

FINNLAND

HANDBUCH FÜR REISENDE

VON

DR AUGUST RAMSAY.

AUTORISIERTE ÜBERSETZUNG AUS DEM SCHWEDISCHEN

VON

MAX SEILING.

HERAUSGEGEBEN VOM FINNLÄNDISCHEN TOURISTENVEREIN.

HELSINGFORS, 1896.

KOMMISSIONSVERLAG DER WASENIUS'SCHEN BUCHHANDLUNG.

Abkürzungen:

M. = Mark.

P. = Penni.

m = Meter.

km = Kilometer.

S. = Seite.

c. = circa.

Das besonders Beachtenswerthe ist durch Sternchen, (**) und (*), hervorgehoben.

HELSINGFORS.

HELSINGFORSER CENTRALDRUCKEREI, 1896.

Vorwort.

Vorliegendes Reisehandbuch ist mit Rücksicht auf die Wege ausgearbeitet, welche für ausländische Touristen bei Reisen in Finnland am ehesten in Betracht kommen können. Auch sind die verschiedenen Kapitel nicht gleich ausführlich behandelt: die Routen, welche sich für den Ausländer vorzugsweise eignen, sind ausführlicher beschrieben, als jene, welche entweder abseits liegen oder sonst weniger interessant sind. Gebiete, nach denen man weder mit der Eisenbahn, noch mit dem Dampfschiff gelangen kann, sind fast ganz ausgeschlossen worden, indem dieselben dem Fremden, welcher der Landessprachen nicht mächtig ist, bis auf Weiteres nicht recht zu empfehlen sind. Wer aber diese Sprachen versteht, findet die nöthigen Aufschlüsse in der schwedischen oder finnischen Ausgabe des Reisehandbuches.

Dem Buche sind keine Landkarten beigelegt, weil der Touristenverein ein besonderes Heft Specialkarten von den meisten Theilen des Landes bereits herausgegeben hat.

In einer Einleitung ist eine gedrängte Übersicht über die geographischen, ethnographischen, historischen, politischen und ökonomischen Verhältnisse Finnland's gegeben. Hieran schliessen sich praktische Winke für den Touristen und einige Reiseprogramme.

Am Ende des Buches befindet sich ein alphabetisches Register der Ortsnamen.

Allenfallsige Berichtigungen und Zusätze werden unter der Adresse „Turistföreningen i Finland, Helsingfors“ dankbar entgegengenommen.

Helsingfors den 8. April 1896.

Der Verfasser.



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	III
Einleitung	XI
Das Grossfürstenthum Finnland	XI
Winke für den Touristen in Finnland	XVIII
Reiseprogramme	XIX

I. Helsingfors und Umgebungen.

A.	Helsingfors.....	1
B.	Die Umgebungen von Helsingfors.....	29

II. St. Petersburg—Helsingfors.

A.	Eisenbahnfahrt St. Petersburg—Helsingfors.....	35
	1. St. Petersburg—Wiburg	35
	2. Wiburg—Kouvola	37
	Seitentour nach Kotka	38
	3. Kouvola—Riihimäki	39
	4. Riihimäki—Helsingfors	40
B.	Direkter Wasserweg: St. Petersburg—Helsingfors	41
C.	Küstenfahrt: St. Petersburg—Helsingfors	41
	1. St. Petersburg—Wiburg	42
	2. Wiburg—Helsingfors	42
	a) Wiburg—Fredrikshamn	42
	b) Fredrikshamn—Kotka	44
	c) Kotka—Lovisa	46
	d) Lovisa—Helsingfors.....	47
	e) Helsingfors—Borgå	48

III. Stockholm—Åbo—Hangö—Helsingfors.

A. Stockholm—Åbo	51
1. Stockholm—Åbo	51
2. Åbo	51
B. Åbo—Helsingfors	67
1. Zu Wasser	67
2. Mit der Eisenbahn	68
C. Stockholm—Hangö—Helsingfors	70
1. Stockholm—Hangö	70
2. Hangö	70
3. Hangö—Helsingfors und St. Petersburg	74
a) Zu Wasser	74
b) Mit der Eisenbahn	75
1. Hangö—Ekenäs	75
2. Ekenäs	75
3. Ekenäs—Hyvinge	76

IV. Das östliche Finnland.

A. Wiburg und Umgebungen	77
1. Wiburg	77
2. Die Umgebungen Wiburg's	85
B. Wiburg—Imatra und Willmanstrand	90
1. Wiburg—Imatra mit der Eisenbahn	91
2. Imatra	92
3. Wiburg—Rättijärvi—Imatra	94
4. Wiburg—Willmanstrand—Imatra	94
C. Wiburg—Sordavala und nördliche Ladoga-Küste	95
1. Wiburg—Sordavala mit der Eisenbahn	95
2. Sordavala	96
3. Sordavala—Impilaks und Pitkäranta	98
D. St. Petersburg—Valamo—Sordavala	100
1. St. Petersburg—Konevits und Sortanlaks	100
2. Konevits—Kexholm—Ladoga-Küste—Valamo	101
3. Valamo—Sordavala	102
4. Valamo	102

E. Sordavala—Joensuu--Nurmes	111
1. Sordavala—Joensuu	111
2. Joensuu	112
3. Joensuu—Pieliskanal—Nurmes	112

V. Savolaks.

A. Willmanstrand und südlicher Saima bis Nyslott	115
1. Willmanstrand	115
2. Willmanstrand—Imatra	116
3. Willmanstrand—St. Michel	117
4. Willmanstrand—Nyslott	117
B. Nyslott—Punkaharju—Ladoga	121
1. Nyslott—Punkaharju	121
2. Von Punkaharju ostwärts nach dem Ladoga	122
C. Nyslott—Joensuu	123
D. Nyslott—Kuopio	124
1. Nyslott—Kuopio	124
2. Kuopio	125
E. Kuopio—Iisalmi—Kajana	128
F. Kouvola—Kuopio mit der Eisenbahn	129

VI. Das mittlere Finnland.

A. Nach Jyväskylä	131
B. Nach Heinola	132

VII. Tavastehus—Tammerfors—Björneborg.

A. Tavastehus—Tammerfors	134
1. Tavastehus	134
2. Tavastehus—Tammerfors	135
3. Tammerfors	136
B. Die Umgebungen von Tammerfors	138
1. Tammerfors—Kangasala	138
2. Tammerfors—Ruovesi—Virdois	139

	Seite
C. Tammerfors—Björneborg	140
1. Mit der Eisenbahn nach Björneborg	140
2. Björneborg	142

VIII. Åbo—Nystad—Raumo—Björneborg.

1. Åbo—Nystad	143
2. Nystad	143
4. Nystad—Raumo	144
4. Raumo	144
5. Raumo—Björneborg	144

IX. Tammerfors—Östermyra—Wasa.

1. Tammerfors—Östermyra	144
2. Östermyra—Wasa	146
3. Wasa	146

X. Östermyra—Uleåborg.

1. Östermyra—Uleåborg	148
2. Uleåborg	150

XI. Küstenfahrt von Åbo nach Uleåborg.

A. Åbo—Wasa	154
1. Åbo—Kristinestad	154
2. Kristinestad	154
3. Kaskö	155
B. Wasa—Uleåborg	156
1. Wasa—Nykarleby	156
2. Nykarleby	156
3. Nykarleby—Jakobstad	156
4. Jakobstad	157
5. Jakobstad—Gamlakarleby	158
6. Gamlakarleby	158
7. Gamlakarleby—Brahestad	159
8. Brahestad	159
9. Brahestad—Uleåborg	160

XII. Kajana—Uleåborg.

A. Kajana und Umgebungen	160
1. Kajana	160
2. Die Umgebungen von Kajana	162
B. Kajana—Uleåfluss—Uleåborg	164

XIII. Uleåborg—Torneå—Aavasaksa.

A. Uleåborg—Torneå	166
1. Uleåborg—Kemi	167
2. Kemi	167
3. Kemi—Torneå	167
4. Torneå	167
B. Torneå—Aavasaksa	168

XIV. Lappland.

A. Kemi—Sodankylä—Enare	172
1. Kemi—Rovaniemi	172
2. Rovaniemi—Kyrö	172
3. Kyrö—Küste des Eismeeres	174
B. Kemi—Kittilä—Enare	177
C. Torneå—Muonioniska—Enontekis—Tanaffluss ...	178

Register	179
----------------	-----



Einleitung.

Das Grossfürstenthum Finnland.

Finnland, finnisch: *Suomi*, liegt zwischen dem 60. und 70. nördlichen Breitengrade und zwischen dem 20. und 32. Meridian östlich von Greenwich. Im Westen, Südwesten, Süden und Südosten bilden der bottnische Meerbusen, die Ostsee, der finnische Meerbusen und der grosse Binnensee Ladoga die natürlichen Grenzen des Landes, während dasselbe im Nordwesten, Norden und Osten unmittelbar an Schweden, Norwegen und Russland grenzt. gegen welche Länder die Grenze teilweise durch Flüsse und Gebirgskette markiert ist.

Der Flächeninhalt Finnland's beträgt 373,604 Quadratkilometer, was ungefähr $\frac{2}{3}$ jenes von Frankreich ausmacht. Aber nur ein kleiner Teil dieser Fläche ist angebaut; die vielen Binnenseen, Dank welcher Finnland „das Land der tausend Seen“ heisst, nehmen c. 12 %, Sümpfe und Moore 26 %, Wälder, Felsen und Berge 60 % der Gesamtfläche ein. — Die Berge, die beinahe ausschliesslich aus der primitiven Zeit stammen, bilden etwas kuppelförmige Felsenplateaus, deren Höhe meist 120—150 m nicht übersteigt; nur der zehnte Teil der Gebirgstöcke ist höher als 600 m. Die zahlreichen kleinen Berge bestehen aus verschiedenen Arten von Gneis, kristallinischem Schiefer, Graniten, Diorit und Diabas. An werthvollen Mineralien sind sie nicht reich; doch kommen Kalkstein und Erze, wie Magneteisenstein, Kupferkies, Schwefelkies, Bleiglanz, Zinkblende u. s. w. vor, die an einigen Orten auch verwerthet werden.

Was indessen der Landschaft ihr eigenthümliches Gepräge giebt, sind die Tausende von grösseren und kleineren Seen. Auch ein weniger geübtes Auge erkennt hier sofort eine durch Vereisung hervorgerufene Topo-

graphie. In der That bildet ganz Finnland eine gewaltige Moränenlandschaft; Moränenschutt bedeckt den grösseren Teil der Berge und bildet selbst mächtige Hügel und Bergrücken, welch' letztere das Land vielfach durchziehen; erratische Blöcke finden sich überall zerstreut. Auf den Moränen lagern in den Thälern und Ebenen Sand- und Thonschichten von verschiedenem Alter (glaciale und postglaciale), welche von den Meeren abgesetzt wurden, die nach der Eiszeit das Land zum grösseren Teil überflutheten, und deren frühere Ufer in der Form von Terrassen, langgestreckten Blockanhäufungen, Schuttwällen und Geröllmeeren auf den Höhen weit innen im Lande noch jetzt zu sehen sind. In einem grossen Teil früherer Seen finden sich Torfmoore, welche in die Seen hinausgewachsen sind. „Das Land der tausend Seen“ war früher noch reicher an Seen, als in unseren Tagen.

Das *Klima* eines Landes von so grosser Ausdehnung in der Richtung von Norden nach Süden, wie sie Finnland hat, weist in verschiedenen Gegenden natürlich grosse Unterschiede auf. Während die mittlere Temperatur für das ganze Land $+ 2^{\circ}$ C ist, beträgt sie für den südlichen Teil des Landes $+ 4^{\circ}$. Im Vergleiche mit anderen, unter denselben Breitengraden liegenden Ländern hat Finnland ein mildes Klima; um dieselbe mittlere Temperatur anzutreffen, muss man sich z. B. in Russland um 10 Breitengrade weiter nach Süden begeben. Der kälteste Monat ist der Januar; in ihm zeigt das Thermometer sogar an der südlichen Küste bisweilen $- 30^{\circ}$ C; die Binnenseen sind dann fest zugefroren und auch das Meer ist an den Küsten mit Eis belegt, so dass die Schifffahrt nur im südlichsten Hafen, Hangö, mit Hülfe eines starken Eisbrecher-Dampfers aufrecht erhalten werden kann. Der Schnee schmilzt im April und der Frühling hält seinen Einzug im Mai. Der wärmste Monat ist der Juli; das Thermometer zeigt dann nicht selten, sogar in Lappland, $+ 30^{\circ}$ C. Im Oktober wird es Herbst und im Dezember Winter. — Einen eigenthümlichen Eindruck machen auf den Südländer die hellen Sommernächte. In Lappland bleibt die Sonne zur Zeit der Sonnenwende über dem Horizonte. Und sogar im südlichen Finnland wird es um diese Zeit in der Nacht nicht dunkel, indem die Sonne erst um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr unter-

und um $\frac{1}{2}$ 3 Uhr schon wieder aufgeht; in den Zwischenstunden herrscht eine helle Dämmerung, ein Licht ohne Schatten. Statt dessen ist es im Winter um so dunkler; um die Weihnachtszeit dauert der helle Tag im südlichen Finnland nur 6 Stunden, weiter nördlich ist er noch kürzer, und in Lappland bleibt es während mehrerer Wochen vollständig dunkel. — Der jährliche Niederschlag beträgt 508 mm.

Die *Vegetation* ist ungefähr dieselbe wie in Mittel-Schweden. Die Holzarten, aus denen die Wälder bestehen, sind die Fichte, die Föhre und die Birke, welch' letztere noch im höchsten Norden gedeiht. Ausserdem kommen die Erle, die Espe, der Vogelbeerbaum, die Palmweide u. a. vor. Im südlichen Finnland wachsen auch die Linde, der Ahorn, die Esche und die Eiche, aber freilich nur spärlich. Die am meisten gebauten Getreidearten sind der Roggen und der Hafer, welche bis zum 67., und die Gerste, welche bis zum 68. Grad gedeiht. Waizen wird nur im südlichen Finnland, jedoch nur wenig, gebaut, Buchwaizen im Osten. Flachs gedeiht bis zum 64. und Hanf bis zum 65. Grad. Kartoffel werden im ganzen Lande gebaut.

Die *Fauna* bietet dem Jäger sowohl in den Wäldern als auf den Seen reiche Beute. Hauptsächlich kommen der Haase, der Birkhahn, der Auerhahn und das Haselhuhn vor, und andererseits giebt es, besonders in Lappland, viele Wasservögel, wie die Eidergans, die wilde Gans, den wilden Schwan u. a. Die Raubthiere, die übrigens durch die Jagd und die vordringende Kultur von Jahr zu Jahr immer mehr ausgerottet werden, sind namentlich durch den Fuchs, den Wolf und den Bären vertreten; die Raubvögel durch den Adler, den Habicht, den Fischadler und mehrere Falkenarten.

Die *Fischarten* sind zahlreich; einige derselben machen das Fangen sehr lohnend, wie der Lachs, die Forelle, der Barsch, der Felchen, der Brassen, der Sander, der Hecht u. a., sowie namentlich der *Strömling*, der überall an den Küsten massenhaft gefangen wird, wo er theils direkt, theils indirekt durch Verkauf, eines der wichtigsten Existenzmittel der Bevölkerung bildet. In den Binnenseen wird ferner „Muikka“ (*Coregonus albula*) vielfach gefangen, dessen Rogen eine Delikatesse von

ansehnlichem Handelswerth ist. — Endlich ist an den Küsten die Jagd auf Seehunde von keiner geringen Bedeutung.

Die *Einwohnerzahl* beträgt über 2,500,000, so dass durchschnittlich 7 Personen auf den Quadratkilometer kommen. Im Süden des Landes treffen auf diese Flächeneinheit 16—20, in einigen Gegenden sogar 25—30, in Lappland dagegen kaum 1 Person. Die Bevölkerung der 36 Städte beträgt insgesamt 225,000 Personen, was also nur 9,5 % der Einwohnerzahl des ganzen Landes ausmacht. Die Zunahme der Bevölkerung geht verhältnissmässig rasch von Statten: trotz Kriegen, Krankheiten und Epidemien hat sich die Einwohnerzahl seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts vervierfacht. Da die Einwanderung nicht grösser ist, als die Auswanderung, beruht diese Zunahme ausschliesslich auf dem Überschusse an Geburten; die durchschnittliche jährliche Geburtsziffer ist gegenwärtig 3,4 % und die Sterbeziffer 2 %, so dass also der Überschuss 1,4 % beträgt.

Landessprachen giebt es zwei, die schwedische und die finnische, welche im amtlichen Verkehr beide gleichberechtigt sind. Das Schwedische wird von etwa 14 % der Finnische hingegen von 85 % der Bevölkerung gesprochen. Gegen 5,000 Personen haben das Russische als Muttersprache und die Zahl der Lappen beträgt c. 1,000; ferner befinden sich im Lande etwa 2,000 Ausländer. Die schwedisch sprechende Bevölkerung bewohnt hauptsächlich die westlich von Helsingfors gelegenen Gegenden, die südwestlichen Scheren und die Küste des bottnischen Meerbusens. Die finnische Sprache gehört zur finnisch-ugrischen Sprachengruppe und ist also durch ihren Ursprung von der schwedischen ganz und gar verschieden.

Die *Staatsreligion* ist die evangelisch-lutherische, zu der sich auch die überwiegende Mehrzahl der Bewohner des Landes bekennt. Der griechisch-katholischen Religion gehören c. 41,500 und der römisch-katholischen c. 2,300 Personen an. Genaue Angaben über die Zahl der Anhänger verschiedener Glaubensbekenntnisse können übrigens nicht gemacht werden, weil die Bildung von Sekten gesetzlich erst seit kurzer Zeit erlaubt ist. —

Das Christenthum wurde in Finnland um die Mitte des 12. Jahrhunderts eingeführt; um das Jahr 1520 verliessen die Bewohner des Landes auf Veranlassung Gustaf's I. den katholischen Glauben und schlossen sich der lutherischen Form des Protestantismus an.

Politische Stellung, Konstitution, Verwaltung. Wann die erste Einwanderung in Finnland erfolgte, ist unerforscht. Die Geschichte des Landes beginnt etwa mit dem Jahre 1150, als die schwedische Kolonisation und Eroberung ihren Anfang nahm und das Christenthum eingeführt wurde. Die schwedische Herrschaft erstreckte sich nach und nach auf das ganze Land, das im Jahre 1581 zum Grossfürstenthum erklärt wurde; in Bezug auf die Verwaltung war jedoch das Land ein Teil des schwedischen Reiches.

Mit dem Jahre 1809 brach für das Geschick Finnland's, in Folge der Eroberung des Landes durch Russland im Kriege von 1808, eine neue Zeit an. Das Land wurde jedoch keine russische Provinz, sondern der edelmüthige Eroberer, Kaiser Alexander I., sicherte demselben die Beibehaltung seiner Institutionen, Gesetze und Religion zu. Auf dem Landtage in Borgå 1809 huldigten die versammelten Stände Alexander I. als Grossfürsten, welcher bei dieser Gelegenheit die alten Grundgesetze des Landes, die „Regierungsform“ vom Jahre 1772 und den „Vereinigungs- und Sicherheitsakt“ vom Jahre 1789 sicher stellte; dazu kam im Jahre 1869 die Landtagsordnung.

Der Kaiser und Grossfürst regiert das Land nach den Grundgesetzen desselben. Der kaiserliche Senat für Finnland, der seinen Sitz in Helsingfors hat, bildet zugleich eine berathende Korporation des Monarchen und die einheimische Regierung, welche im Namen des Monarchen diejenigen Angelegenheiten ordnet, welche nicht seiner persönlichen Entscheidung anheimgestellt werden müssen. Der Senat besteht aus einem Justiz-Departement, welches die höchste richterliche Instanz ist, und aus einem Ökonomie-Departement, welches die Verwaltung des Landes leitet. Der Generalgouverneur ist als Präsident des Senates die höchste administrative Persönlichkeit; er ist zugleich der Kommandeur der Truppen in Finnland. Dem Kaiser werden die finnländischen Angelegenheiten von einem Minister-Staatssekretär vorgetragen, der in St. Petersburg wohnt.

Der finnländische Landtag repräsentiert das Volk und besteht aus vier Ständen: dem Adels-, Priester-, Bürger- und Bauernstande, welche sich jedes dritte Jahr versammeln.

Die gesetzgebende Macht wird vom Kaiser-Grossfürsten in Gemeinschaft mit dem Landtage ausgeübt, dessen Zustimmung zur Einführung neuer Steuern und Veränderung älterer erforderlich ist; ausgenommen ist der Zoll, der vom Kaiser allein festgesetzt wird. In Bezug auf die Fragen, welche die Grundgesetze betreffen, hat der Kaiser allein das Recht zur Initiative, in Bezug auf die übrige Gesetzgebung kann die Initiative auch von den Ständen ausgehen.

Hinsichtlich der Verwaltung ist das Land in 8 Regierungsbezirke („Län“) eingeteilt, an deren Spitze je ein Gouverneur steht. Die Regierungsbezirke sind, was die Justiz betrifft, in „Härad“ eingeteilt, von denen jedes eine gewisse Anzahl Gemeinden umfasst. Die Gemeinden besorgen ihre inneren Angelegenheiten selbst. — Das Land hat 4 Bischofstifte, auf deren jeden viele Kirchspiele entfallen.

Das Richteramt wird auf dem Lande von den Häradsgewichten und in den Städten von den Rathhausgerichten ausgeübt. Über diesen stehen als zweite Instanz 3 Hofgerichte (Appellationsgerichte); die höchste richterliche Behörde ist, wie schon bemerkt, der Senat.

Im Jahre 1878 wurde die allgemeine Wehrpflicht mit 3-jähriger Dienstzeit für jeden Staatsbürger eingeführt, der das 21. Lebensjahr zurückgelegt hat (bei einem gewissen Bildungsgrade wird verkürzte Dienstzeit gewährt); bis zum 40. Lebensjahre wird in der Landwehr gedient. Das finnländische Militär besteht aus 8 Scharfschützenbataillonen und einem Dragonerregiment.

Das *Geldwesen*. Durch das Währungsgesetz vom Jahre 1860 wurde die Mark die Geldeinheit Finnland's; die Mark, die nahezu = 1 Franc ist, hat 100 Penni. Im Jahre 1877 wurde die Goldwährung eingeführt. Als Staatsbank fungiert die von den Ständen garantierte „Finnland's Bank“. Abgesehen von den Anstalten für hypothekarische Anleihen giebt es 8 Privatbanken.

Seit 1886 ist das metrische Mass und Gewicht eingeführt.

Der *Ackerbau* ist die wichtigste Ernährungsquelle des Landes; ihm zur Seite steht das *Mejereiwesen*, dessen exportierte Produkte (meist Butter) jährlich einen Werth von c. 30 Millionen M. erreichen. Ein Haupterwerbszweig ist ferner die *Waldwirtschaft*, indem der Werth des jährlich exportierten Holzes bis auf 40 Millionen M. steigt.

Die *Industrie* ist nicht in dem Grade entwickelt, dass man das Land ein Industrieland nennen könnte; sie geht indessen vorwärts, namentlich was die Holzstoffbereitung und Papierfabrikation betrifft; auch bedeutende Textilfabriken sind vorhanden.

Schifffahrt wird in ausgedehntem Masse betrieben, und zwar nicht bloss an den Küsten, sondern auch auf den Weltmeeren.

Der *Verkehr* ist durch Eisenbahn- und Kanalbauten sehr erleichtert worden. Die Länge der Schienenwege beträgt gegenwärtig 2,398 km. Die Landstrassen sind gut und mit Pferdestationen („Gästgifverier“ genannt, da sie gewöhnlich zugleich auch Gasthäuser sind) versehen, in denen man Fuhrwerk bekommt.

Die *Post* ist im ganzen Lande organisiert; das Briefporto beträgt innerhalb des Landes 20 P., nach dem Auslande — gemäss den Bestimmungen des Weltpostvereines — 25 P.

Der *Telegraph* geht nach allen Städten und vielen Orten auf dem Lande; ein *Telephonnetz* besitzen alle Städte, und im südlichen Finnland besteht Telephonverbindung zwischen den verschiedenen Städten.

Das *Unterrichtswesen* ist wohl organisiert: der niedere Unterricht wird in den Volksschulen der Gemeinden erteilt, der höhere in zahlreichen Lyceen, von welchen der Übertritt zur Universität erfolgt, und anderen Mittelschulen. Die Lyceen werden theils vom Staate, theils von Privaten unterhalten; ebenso die höheren Töchter Schulen. In einigen höheren, für die Universität vorbereitenden Schulen werden Knaben und Mädchen ge-

meinsam unterrichtet. — Die Universität, die im Jahre 1640 in Åbo gegründet und 1828 nach Helsingfors verlegt wurde, wird von c. 1800 Studenten besucht, unter denen sich einige Dutzend weibliche befinden. Die Zahl der ordentlichen Professoren beträgt 30; ausserdem sind eine Menge anderer Docenten angestellt. — Der höhere technische Unterricht wird an einem polytechnischen Institute in Helsingfors erteilt. Ferner giebt es mehrere höhere und niedere Fachschulen für verschiedene Gebiete.

Winke für den Touristen in Finnland.

Der deutsche Tourist, welcher der Landessprachen nicht mächtig ist, kommt in den Städten und auf den besuchteren Routen des Landes ganz gut zurecht, indem sowohl die Dienerschaft der Hotels, als die Dampfschiffkapitaine und Eisenbahnschaffner wenigstens etwas deutsch sprechen. Dagegen kann sich der Ausländer auf dem Lande ohne Dolmetscher kaum verständlich machen. Davon darf man sich jedoch nicht zurückschrecken lassen; denn die Bevölkerung ist als entgegenkommend, friedlich und freundlich bekannt. Wer Zeit hat und sich vor kleinen, in Folge von Missverständnissen entstandenen Abendteuern nicht fürchtet, mag sich daher ruhig auf das Land begeben. Überdies stehen die Standespersonen dem Fremden überall mit Rathschlägen und Aufschlüssen gerne zu Diensten.

Die geeignetste *Reisezeit* ist der Hochsommer, von Mitte Juni bis Ende August, um welche Zeit das Wetter im Allgemeinen warm und hübsch ist.

Die *Reisekosten* per Tag können, abgesehen von den Ausgaben für Eisenbahn, Dampfschiff und Fuhrwerk, zu 7—12 M. veranschlagt werden. Die Billetpreise ersieht man aus den Fahrplänen; das Fuhrwerk kostet 14 P. per km, ausser wenn die Abfahrt von einer Stadt erfolgt, in welchem Falle es 18 P. kostet; für Segel- und Ruderboote zahlt man nach Übereinkommen. Kost und Logis erhält man in den Städten in den Hotels, auf dem Lande in den Gasthäusern der Pferdestationen; ausserdem kann man fast in jedem Bauernhofe Unterkunft finden.

Mit der *Ausrüstung* richtet man sich nach der Tour, die man zu machen gedenkt; es empfiehlt sich jedoch, wenn man nicht die ganze Reise mit der Eisenbahn oder dem Dampfschiff machen kann, kein überflüssiges Gepäck mitzunehmen, das auf dem Fuhrwerk und in Boote viel Raum beanspruchen würde.

Reise-Programme.

Unter Hinweis auf die betreffenden Kapitel des Handbuches sind im Folgenden die wichtigsten Touristenrouten angegeben.

1. Längs der Südküste des Landes mit kleineren und grösseren Seitentouren.

St. Petersburg—Helsingfors	Kap. II.
Stockholm—Helsingfors	„ III.
2. Tour 1 erweitert mit einem Ausfluge nach dem **Imatra „ IV, A, B.
3. Wiburg und von da nach dem, um den Saima gelegenen, Inneren des Landes.

Wiburg und Umgebungen.	„ IV, A, B.
Nach dem Saima-Gebiete.	„ V, A, B.
4. Nach dem Ladoga-Gebiete und nach **Valamo „ IV, D.
5. Von Helsingfors nach Tammerfors und seiner Umgebung „ VII, A, B.
6. Tour 3 mit Weiterreise nach Kuopio „ V, D.
- | | |
|---|---------|
| Von Kuopio nach Kajana | „ V, E. |
| Von Kajana den **Uleåfluss hinunter | „ XII. |
7. Nach dem Berge Aavasaksa. „ XIII.



I. Helsingfors und Umgebungen.

A. Helsingfors.

Ankunft. Mit der *Eisenbahn* an dem im nordwestlichen Teile der Stadt gelegenen Bahnhof: Diener verschiedener Hotels sind zugegen; will man in einem derselben absteigen, so kann man sich direkt in das Hotel begeben und dem Vertreter desselben die Besorgung des Gepäcks überlassen; das Sozietätshaus und das Hotel Kämp halten bequeme Omnibuse bereit. Wünscht man eine *Droschke*, (sog. Iswoschtschik), so verlange man von dem auf der Treppe des Bahnhofgebäudes postierten Polizisten eine Marke, die erst beim Beginn der Fahrt dem Droschkenkutscher zurückgegeben wird; für die Fahrt vom Bahnhofe wird 25 P. mehr als nach der gewöhnlichen Taxe gezahlt (siehe unten »Droschken«). Gepäckträger sind am Bahnhofe zu haben; Taxe: 10 P. per Stück. Gepäck, das aufgegeben war, darf kostenfrei 24 Stunden lang auf dem Bahnhofe liegen bleiben; später zahlt man 20 P. per Stück und Tag. — *Dampfer* landen im südlichen Hafen. Bei der Ankunft grösserer Passagierdampfer sind gewöhnlich Hoteldiener und Omnibuse vom Sozietätshause und Hotel Kämp zur Hand. Am Quai stehen Droschken (siehe unten »Droschken«). Gepäckträger findet man unter den zahlreichen Hafenarbeitern (schlecht gekleideten, unsauberen Leuten), die sich bei der Ankunft eines jeden Dampfers efinden; zur Vermeidung einer Verwechslung des Gepäcks begleite man den Träger bis zur Droschke. Bei der Ankunft aus ausländischen Häfen wird das Gepäck an Bord des Dampfers einer *Zollvisitation* unterzogen, worauf dasselbe ans Land geschafft werden darf.

Hotels und Zimmer für Fremde. *Societetshuset (*Sozietätshaus*), Norra Esplanadgatan 13, am Marktplatz. Zimmer von 2 M. an, gute Restauration; Mittagessen à 3 M. von 3–5 Uhr; Badezimmer; in- und ausländische Zeitungen im Kafé; Räume für grössere Feste; bequeme Equipagen für Ausfahrten in- und ausserhalb der Stadt werden vermietet. — *Hotel Kämp*, Norra Esplanadgatan 29, Zimmer von 2 M. an. Restauration; Mittagessen à 3 M. von 3–5 Uhr; in- und ausländische Zeitungen im Kafé. — *Kleineh's Hotel*, am Marktplatz, neben dem Sozietätshause. — *Wilhelmsbad* am Eisenbahnplatz und nächst dem Parke Kajsaniemi, anspruchslos; Zimmer von 2 M. an. — *Nya hotellet* (Neues Hotel), Glogatan 8, anspruchslos; Zimmer von 2 M. an. — *Järnvägshotellet* (Eisenbahnhotel), Brunnsgatan 7, neben dem Bahnhof, sehr anspruchslos; Zimmer von 1½ M. an. N. B. In allen diesen Hotels wird für Licht besonders bezahlt. Trinkgelder sind üblich. Jede Servierung auf dem Zimmer ist teurer als in den Speisesälen oder Kafélokalen des Hotels. — *Zimmer für Fremde* können auch in Privatwohnungen mit Hülfe der Annoncen in den Tageszeitungen gefunden werden. Ein beliebtes Privatlogis erhält man bei *Frau Sjöblom*, Mikaelsgatan 8. Ganz anspruchslosen Forderungen genügen »Nykter-

hotshotellet» (Temporenhotel) und »Gästhemmet» (Heim für Fremde) Albertsgatan 4, woselbst einfache, aber saubere Zimmer von 1 M. an zu haben sind.

Restaurationen und Kafés: Ausser den oben erwähnten Hotels, von denen *Societetshuset* und *Hotel Kämp*, sowie das in Verbindung mit letzterem stehende *Kafé Kämp*, dieses mit Abendmusik im Winter, besonders hervorzuheben sind: *Operakällaren* (Opernkeller) in der Theatersplanade, im Sommer Gratismusik sowohl unter Tags als Abends, beliebter Mittagstisch (Servierung auch im Freien), auch im Winter geöffnet. *Kapellet* in der Kapell-Esplanade unweit des Marktplatzes, im Sommer Gratismusik Vormittags und Abends, sowie beliebter Frühstück- und Abendtisch, Servierung im Freien oder im Restaurationsgebäude; *Catanis Kafé*, Norra Esplanadgatan 31 (grosse Auswahl in- und ausländischer Zeitungen), *Nybergs Kafé* mit Speisetisch, Alexandersgatan 12; *Forsström's Restauration*, Ecke der Vladimirs- und V. Henriksgatan; *Restaurant König*, Mikaelsgatan 4; *Gambrini Restauration*, Fabiansgatan 14 u. s. w. Beliebte Sommerrestaurationen, auch mit Mittagstisch, sind: *Brunnshuset* im Brunnsparke, gewöhnlich Tafelmusik, Abends Varieté u. dgl. gegen Entré; *Restaurant Kajaniemi* im gleichnamigen Parke, sowie *Högholmen* im nördlichen Hafen (siehe Seite 28).

Temperenzrestauration mit einfachem, anspruchslosem Tisch, Albertsgatan 4.

Uleåborg'sche Charcutierwaaren-Handlung, Alexandersgatan 7: Kaffo, Theo, Milch mit gutem Brod, Butterbrod mit kaltem Aufschnitt zu billigen Preisen.

Konditoreien und Kafés: *Faxer's* Konditorei, Glogatan 3; *Löfström's* Kafé und Konditorei, Ecke der Alexanders- und Glogatan; *Ekberg's* Kafé, Alexandersgatan 52; *Platé's* Konditorei, V. Henriksgatan 4; *Brondin's* Kafé, Alexandersgatan, in der Passage. Alle diese Lokale werden sowohl von Damen als von Herren besucht.

Weinstube: Bodega Espagnola, Ecke der Södra Esplanadgatan und Fabiansgatan. (Zeitungen.)

Bierausschank in allen oben erwähnten Kafés.

Wasserkioske für den Verkauf von Limonaden und kohlensaurem Wasser: im Sommer in der Runebergesplanade, in Kajaniemi, im Brunnsparke; das ganze Jahr über in dem kleinen Kafé Alexandersgatan 24, wo ausser kohlensauren und anderen Mineralwassern auch Kaffo, Theo u. dgl. serviert wird.

Bäder. Warme und kalte: in der Passage, zwischen Alexanders- und Norra Esplanadgatan, Treppe C; *Marienbad*, Ecke der Marie- und Kyrkogatan; *Skogström's* Badeanstalt, Norra kajen 4, eine kleine, aber gute Anstalt (telephonische Anfrage zu empfehlen); ausserdem im Sommer: in *Ulrikasborgs Kur- und Badeanstalt* im Brunnsparke; *Seebäder* im *Brunns-parksbadhuset*, in der Schwimmanstalt bei *Ursins klippa*, sowie auf Skatudden im nördlichen Hafen.

Aborte (00) Katrinogatan 4 neben dem Sozietätshauso, Eingang für Damen in der Pforte; in der Theatersplanade: Eingang für Herren von der Södra Esplanadgatan, für Damen von der Esplanade aus: in der Passage zwischen der Alexanders- und der Norra Esplanadgatan. Eintritt an allen diesen Orten 10 P.

Rasierstuben und Frisiersalons. Central belegen sind: *Vogt*, S. Esplanadgatan 10; *Sundström & Bäckman* Glogatan 1; *Amann* Glogatan 4; *Bäckman*, Kyrkogatan 14.

Droschken, die sog. Iswoschtschiks, sind überall in der Stadt zu haben. Die Fuhrwerke, teils offene, teils gedeckte, sind im Sommer leichte Wagen,

im Winter Schlitten für 2 Personen. Die Fahrtaxe, die der Kutscher auf Wunsch vorzeigen muss, beträgt für die einfache Fahrt innerhalb der Stadt nebst Brunnsparke 50 P.; wird die Fahrt unterbrochen, so wird jede Strecke als einfache Fahrt berechnet; für die Fahrt vom Bahnhofe nach der Ankunft der Züge zahlt man 25 P. mehr. Für Fahrten nach aussorhalb der Stadt gelegenen Orten gilt eine besondere Taxe, aus der Folgendes angeführt sei: nach der Vorstadt Bärghäll und dort gelegenen Villen 75 P., nach Tölö, Djurgården (Thiergarten) und Alphyddan 1 M., nach den Friedhöfen und der Lappviks Irrenanstalt 75 P. — Für eine Fahrt mit Zeitberechnung: 2½ M. per Stunde ohne Aufenthalte, 1½ M. mit solchen. — Von 12 Uhr Nachts bis 6 Uhr Morgens doppelte Taxe. Lässt man innerhalb der Stadt eine Droschke holen, so zahlt man 15 P. mehr; ausserhalb der Stadt zahlt man in diesem Falle eine Erhöhung von 50 % der Taxe.

Die **Pferdebahnen** in Helsingfors haben ihren wichtigsten Verzweigungspunkt am Marktplatz. Von hier aus gehen die folgenden Linien: a) nach dem Brunnsparke; b) längs dem Marktplatze nach der Katrinogatan und dem Senatsplatz, am Senats- und Postgebäude, an dem Abgeordneten-hause und Finnlands Bank vorüber nach der Fredsgatan und weiter längs der Unionsgatan über die Lange Brücke nach der Östra Chausséen; c) längs der N. Esplanadgatan am Neuen Theater vorüber nach der Boulevardsgatan und weiter längs der Alberts- und Lappviksgatan nach dem Lutherischen Friedhofe; d) längs der Unionsgatan und Alexandersgatan, am Studenton-hause vorüber nach der Ö. Henriksgatan und weiter längs der Vestra Chausséen an Tölö vorüber. — Auf jeder dieser Linien oder einer Kombi-nation derselben beträgt der Fahrpreis 15 P.

Dampfschaluppen unterhalten regelmässige Touren mit den nächsten Umgebungen der Stadt. Über die Touren derselben erfährt man Näheres aus den Annoncen der Tageszeitungen, sowie aus Anschlagtafeln an den Landungsplätzen. Hier werden nur die Linien angegeben. Vom *Södra hamnen* (südlichen Hafen) nach *Sveaborg*, den *Brunnsparke* und *Bleholmén* anlaufend (2 Mal stündlich): vom *Norra hamnen* (nördlichen Hafen) am Ende der Alexandersgatan nach *Högholmen* (2 Mal stündlich); vom *Sandviks-Hafen* nach *Fölisön* (6 Mal täglich). Ausserdem regelmässige Touren in die nähe- ren und weiteren Scheren und Villengebiete ost- und westwärts, worüber Näheres unter B. Die Umgebungen von Helsingfors.

Ruderboote für längere und kürzere Touren erhält man im südlichen und im nördlichen Hafen (beim Landungsplatze der Dampfschaluppen); gewöhnlich (Abends immer) sind Ruderboote auch an der Brücke im Park *Kajaniemi* für Fahrten nach *Djurgården* oder *Högholmen* zu haben.

Lokalzüge gehen vom 1. Juni–10. Sept. wenigstens 5 Mal täglich vom Bahnhofe (Eingang von der Brunnsparke) nach *Djurgården* oder ent- ferntere Haltpunkte (resp. Stationen), worüber Näheres unter B. Die Um- gebungen von Helsingfors.

Banken. *Finnlands Bank*, Nikolaigatan 8; Expedition und Wéchsel- kontor geöffnet von 10–2 Uhr. *Privatbanken*, alle geöffnet von 10–½3 und von 5–6 (die Abendstunde am Sonnab. ausgenommen): *Föreningsban- ken*, Unionsg. 25; *Nordiska aktiebanken* (Hauptkontor in Wiborg), Unionsg. 32, Ecke des Senatsplatzes; *Wasa aktiebank* (Hauptkontor in Wasa), Ale- xandersg. 7; *Nylands Aktiebank*, Norra Esplanadgatan, am Marktplatz; *Privatbanken*, (geöffn. 10–½4) N. Esplanadgatan 19; *Kansallis Osakepankki* National-Aktienbank Alexandersgatan 42. — **Wechselkontor:** *E. Kjellerfeldt & Co* Unionsgatan 32, geöffnet von 9–3 und von 5–7.

Post. Das *Centralkontor*, Nikolaigatan 6, bei der Nikolaikircho, ist geöffnet: für die Aufgabe gewöhnlicher Sendungen und für den Verkauf von Wertzeichen von 7 Uhr Vorm.–8 Uhr Ab. (an Sonn- und Feiertagen von 7–11 Vorm.); für die Aufgabe eingeschriebener Sendungen und solcher

mit Werthangabe von 10—8; für die Ausgabe von Sendungen jeder Art von 8—6 (in den beiden letzten Fällen an Sonn- und Feiertagen von 9—11 Vorm.)

Postfilialen befinden sich: in der *Boulevardsg.* 28, geöffnet von 10—6 (an Sonn- und Feiertagen von 8—10 Vorm.); in der *Bärgmansgatan* 4 (am Brunnsark), geöffnet von 10—3 und von 4—6 (an Sonn- und Feiertagen von 8—10 Vorm.); in *Berghäll*, geöffnet von 9—11 und von $\frac{1}{2}$ 4— $\frac{1}{2}$ 6 (an Sonn- und Feiertage von 8—10 Vorm.)

Das *Postkontor am Bahnhofe* ist geöffnet von $\frac{1}{2}$ 8—12 und von 2—8, an Sonn- und Feiertagen von $\frac{1}{2}$ 8—9 Vorm. und von $\frac{1}{2}$ 8—8 Ab.

Eingeschriebene und versicherte Sendungen, welche mit dem Nachtzuge abgehen sollen, müssen bei allen Postkontoren, jenes am Bahnhofe ausgenommen, vor 5 Uhr Nachm. eingereicht werden.

Die Briefkästen werden entleert: die am Centralkontor $\frac{1}{2}$ Stunde, die am Bahnhofe 10 Min. vor Abgang der Züge, die übrigen zu Zeiten, welche auf den Briefkästen tabellarisch vermerkt sind.

Die *Stadtpost* wird von der Staatspost besorgt; das Porto innerhalb der Stadt und der Vorstädte beträgt 10 Penni.

Telegraph. Ausser bei der Centralstation, Norra Magasinsg. 9, können Telegramme auch am Bahnhofe aufgegeben werden.

Telephon. Das Helsingforser Telephonnetz ist mit den Netzen der benachbarten Landorte, sowie mit jenen der Städte des südlichen Finnland verbunden. Das Centralkontor befindet sich in der Norra Esplanadg. 25. Alle Hotels, Restaurationen und Kafés sind mit Telephon versehen. Ausserdem kann man gegen eine Abgabe von 10 P. in mehreren Kaufhäusern telephonieren.

Stadtboten für allerlei kleinere Aufträge (einfacher Auftrag 25 P., sonst nach gedruckter Taxe, die auf Verlangen vorgezeigt wird) haben ihren Standort an der Ecke der Norra Esplanad- und der Unionsgat. beim Marktplatz; gegen eine Abgabe von 10 P. können sie per Telephon 108 auch zugeschickt werden. Ähnliche Aufträge werden auch vom Helsingforser *Expressbureau*, Norra Esplanadg. 21, Telephon 925, besorgt.

Dampfschiffskontore. Die Dampfschiffe, welche den Küstenverkehr, den Verkehr nach St Petersburg und Stockholm, sowie den nach deutschen und englischen Häfen vermitteln; werden, wie aus Fahrplänen und Zeitungsannoncen ersichtlich, in Helsingfors von der *Finnländischen Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft*, Västra kajen 8, von *Victor Ek*, V. kajen 16 und von *Lars Krogius & Co*, V. kajen 20 vertreten.

Der *Tagesanzeiger*, der auf der ersten Seite der hauptstädtischen Tageszeitungen zu lesen ist, enthält Angaben über ankommende und abgehende Eisenbahnzüge, Poststunden, Predigten in Kirchen und Bethäusern, Museen und Sammlungen, Empfangsstunden der Ärzte, Advokatenbureaus, verschiedene öffentliche Einrichtungen, Kontore und Expeditionen u. s. w. Auch über die öffentlichen Vergnügungen geben die Annoncen in den Tageszeitungen vollständigen Aufschluss.

Adressen von öffentlichen Einrichtungen, Geschäftskontoren, Kaufhäusern und privaten Personen sind im *Adressbuch* zu finden, das in allen Hotels, Restaurationen, Kafés, Läden und an anderen Orten zur Verfügung steht. Deshalb werden an dieser Stelle nur einige wenige, für Touristen besonders nöthige und nützliche Adressen und sonstige Angaben mitgetheilt.

Buchhandlungen. Die bedeutendsten sind: *G. W. Edlund*, Norra Esplanadg. 19, *Wasenius'sche* Buchhandlung (Inhaber: G. Marklund), Norra Esplanadg. 25, Spezialität: Touristenlitteratur, *Wenzel Hagelstam*, Norra Esplanadg. 29, *Akademische Buchhandlung*, Alexandersgat. 9, *Missionsbuchhandlung*, Alexandersgat. 40, Spezialität: religiöse Litteratur, *Lindstedt's Antiquarische Buchhandlung*, Skilnadn 2.

Papier ist in allen Buchhandlungen zu haben, ausserdem in der *antiquarischen Buchhandlung*, Fabiansgat. 31, bei *Dahlberg*, Alexandersg. 15 und bei *Tornberg*, Alexandersgat. 26.

Photographen: *Nyblin*, Fabiansgat. 31 und *Ståhlberg*, Alexandersgat. 17, bei welchen beiden Utensilien für Amateurphotographen zu haben sind und eine reiche Auswahl von Ansichten aus dem ganzen Lande zur Verfügung steht; ausserdem: *Hjertzell*, Fabiansgat. 27, *Dyrendahl*, Norra Esplanadgat. 27, *Riis*, Norra Esplanadgat. 33 u. A.

Finnländisches Industriemagazin, Inhaber Thylin, Västra Henriksgat. 14, reichhaltige Auswahl von Erzeugnissen der finnländischen Industrie und Handarbeit. *Verein der Freunde der Handarbeit in Finnland*, (Finska handarbetets vänner) Mikaelsgat. 4.

Sportmagazine: *Onni Lindeback*, Unionsgat. 30, reiche Auswahl; *H. Renfors*, Alexandersgat. 15, Fischereigeräthschaften; *Tourunen*, N. Esplanadgat. 43 (Velocipede); u. A.

Optiker und Bandagisten: *P. Dettman*, Norra Esplanadgat. 37; *Nissen*, Norra Esplanadgat. 25.

Zeitungsverkauf: durch Kolporteure auf Strassen und öffentlichen Plätzen, sowie bei *Laurent*, Norra Esplanadgat. 35.

Geschäfte und Kaufläden sind hauptsächlich in der Norra Esplanad und in der Alexandersgat., sowie in den zwischen diesen laufenden Querstrassen gelegen. Obschon sich verschiedene gute und wohlversehene Läden auch in anderen Stadtteilen befinden, dürfte der mit den Verhältnissen Unbekannte ohne Zeitverlust am besten zurecht kommen, wenn er seine Einkäufe im ebengenannten Verkehrscentrum macht, in dem die betreffenden Händler Dank den verlockenden Schaufenstern leicht aufgefunden werden können.

Museen, Sammlungen und andere Sehenswürdigkeiten. Mit Bezug auf diese werden hier unter Hinweis auf die näheren Aufschlüsse des nachfolgenden Textes nur kurze Bemerkungen gemacht.

Abgeordnetenhaus in der Nikolaigat. gegenüber von Finnlands Bank; man wendet sich an den Portier. (Trinkgold.)

Alexandersmonument auf dem Senatsplatze.

Antell'sche Sammlungen; im Athenäum am Eisenbahnplatze provisorisch aufgestellt, täglich von 12—3.

Athenäum, am Eisenbahnplatze, enthält: die *Gallerie des Kunstvereines*, täglich von 12—3, Eintritt 25 P., an Sonntagen 10 P.; die *Sammlungen des Kunstgewerbevereines*, täglich von 12—3, Eintritt 25 P., an Sonntagen frei.

Bibliothek, siehe unten Universitätsbibliothek.

Botanischer Garten, Eingang von der Unionsgat. bei der langen Brücke, Dienstag und Freitag von 11—1 frei: Sonntag von 2—3, im Sommer von 2—4. Ausser der Zeit mit besonderer Erlaubniss des Präfekten, der im Garten wohnt.

Cygnäus-Gallerie, Brunnsark 17, von 10 Vorm. bis 8 Ab.

Ethnographisches Museum der Studenten, Unionsgat. 20, Mittwoch und Freitag von 1—3, Sonntag von 12—3. Eintritt 50 Penni.

Feuerwehrturm, Högborgsgat., täglich von 2—3, Eintritt 25 P. *Grossartige Vogelschau auf die Stadt.

Gallerie des Kunstvereines, siehe oben Athenäum.

Haus des Adelsstandes (Riddarhuset) am Anfang der Alexandersgat., täglich zugänglich nach Anmeldung beim Hausmeister. (Trinkgold.)

Haus der freiwilligen Feuerwehr, Hagasundsgat. 3, in der Nähe des Eisenbahnplatzes.

Neue Kirche, Högbärgsgat.

Nikolaikirche.

Polytechnikum, am Sandvikstorgat.

Runeberg-Statue in der Runobergsesplanado.

Russische Katedrale auf Skatuddon; wenn die Kirche geschlossen ist, wendet man sich an den im Erdgeschoss wohnenden Kirchendioner (Trinkgeld).

Sammlungen des Kunstgewerbevereins siehe oben Athenäum.

• *Senatsgebäude*: man wendet sich an den Portier (Trinkgeld).

Staatsarchiv in der Fredsgat. bei Finnlands Bank, täglich von 11–2.

Studentenhaus, Ecke der Östra Henriks- und der Alexandersgat., täglich zu sehen; man wendet sich an den Portier (Trinkgeld).

Universitätsgebäude am Senatsplatz; man wendet sich an den Hausmeister (erste Thüre rechts, wenn man von der Alexandersgat. her eintritt).

Universitätsbibliothek in der Unionsgat., kann täglich von 12–3 gesehen werden, ausser im Juni, Juli und August, wo sie nur Mittwoch und Sonnabend geöffnet ist. Das Lesezimmer ist von 10–3 und von 5–9 zugänglich.

Volksbibliothek der Stadt Helsingfors, Richardsgat. 3, geöffnet von 5–8 Ab., am Sonn- und Feiertagen von 4–7. Im Sommer: Mittw. und Sonnab. von 6–9 Ab. Der Lesesaal ist zugänglich von 10 Vorm.—9 Ab., an Sonn- und Feiertagen, sowie an Vorabenden von Feiertagen nur bis 8 Abends.

Sammlungen der Universität. Im Juni, Juli und August nicht zu bestimmten Stunden zugänglich, können aber, wie auch sonst zu aussergewöhnlichen Stunden, von den resp. Dionern vorgezeigt werden (Trinkgeld); Näheres erfährt man am besten beim Hausmeister des Universitätsgebäudes (erste Thüre rechts, wenn man von der Alexandersgat. her eintritt). Während der unten angegebenen Stunden ist der Eintritt frei.

Astronomisches Observatorium auf dem Observatoriumbergo, Donnerstag von 12–1.

Sammlung der Vögel Finnlands, Wilhelmsgat. 6, Sonnab. von 2–3, Sonnt. von 2–3.

Historisch-ethnographisches Museum, bis auf Weiteres geschlossen.

Mineralienkabinet im chemischen Laboratorium, Nikolaigat. 5 über 2 Treppen, Mittw. und Sonnab. von 12–1.

Münzen- und Medaillenkabinet im Universitätsgebäude, 1 Treppe hoch, Donnerst. von 11–12.

Skulptursammlung im chemischen Laboratorium, Nikolaigat. 5, Mittw. von 1–2 und Sonnt. von 2–3.

Zoologisches Museum im Universitätsgebäude, 2 Treppen hoch, Mittw. von 12–1 und Sonnt. von 2–3.

Theater giebt es 3; in ihnen wird während der Saison (Sept.—Mai) fast täglich gespielt. Diese Theater sind das *Neue Theater*, das *finnische Theater* und das *Alexanderstheater*. Die Vorstellungen sind in den Tageszeitungen annoncirt.

Zu *Concerten*, die theils von den musikalischen Kräften der Stadt, theils von auswärtigen Künstlern gegeben worden, ist reichliche Gelegenheit geboten. Beliebte *populäre Concerte* werden vom Sept.—Mai vom Orchester der Philharmonischen Gesellschaft (Kapellmeister *R. Kajanus*) theils im Sozietätshause (S. 13), theils im Feuerwehrhause (S. 22) und in anderen Lokalen gegeben. Im Sommer kann man Musik gratis oder gegen niedriges

Entrée an verschiedenen Orten hören, wie in der Kapelle (S. 15), dem Opornkeller und dem Brunnshause (S. 26), woselbst auch *Varieté-Vorstellungen* heimisch geworden sind.

Sport wird von einer Menge Gesellschaften und Vereine eifrig gepflegt. Im Winter lenkt der *Schlittschuhklubb* das Hauptinteresse auf sich. Seine auf dem Eise des nördlichen Hafens gelegene Bahn, auf der häufig Musik zu hören ist, ist gegen Entrée auch Nicht-Mitgliedern zugänglich. Im Sommer sind in Thätigkeit: der *Nyländische Yachtklubb*, dessen Hafen am Blekholmen im südlichen Hafen gelegen ist, der *Ruderklubb* mit Bootshaus in Kajsaniemi (S. 26) und der *Velocipedklubb*, der bei dem mittelst Lokalzug leicht zu erreichenden Haltpunkte Aggelby eine Sommerbahn besitzt. Ferner mag der *Jagdverein* genannt werden, der seine Schiessbahn in dem nördlich von der Stadt in der Nähe des Parkes Tölö (S. 27) gelegenen *Josafatsthal* hat. Im *Reitinstitute*, zu dessen auf Broholmen gelegener Manège man längs der *Länga bron* (Langen Brücke) in der nördlichen Verlängerung der Unionsgatan gelangt, stehen dem Publikum gegen Bezahlung Reitpferde zur Verfügung.

Der *Schwimmsport* wird mit grossem Eifer betrieben und bietet sich Gelegenheit hiezu in Schwimmanstalten für gute Seebäder (S. 2); in der bei Ursins klippa (vom Brunnspark her längs der Park- und Hafsgatan zu erreichen) gelegenen Anstalt wird im Sommer Schwimmunterricht erteilt.

Das **Programm für einen Besuch in Helsingfors** entwirft man je nach den Umständen an der Hand des obigen Verzeichnisses der Sehenswürdigkeiten und der nachfolgenden näheren Beschreibungen, bei deren Ordnungsfolge ein Rundgang durch die Stadt ins Auge gefasst ist.

Für einen *Tagesbesuch im Sommer* ist folgendes, auf die Nummern der untenstehenden Beschreibungen bezügliche Programm zu empfehlen: Gang durch die Stadt mit Besuch eines der öffentlichen Gebäude, z. B. des Abgeordnetenhauses oder der Finnland's Bank (Nr 1–7); Frühstück in der Kapelle; Athenäum (9), Feuerwehrrthurm (18), Brunnspark mit Seebad und Mittagessen (20); Nachmittags Ausfahrt nach dem Thiergarten (22) und nach Högholmen (23). Bei einem längeren Besuche wird das Programm mit den übrigen Nummern der unten stehenden Beschreibungen, sowie mit Ausfahrten in die Scheren (s. unten B. Die Umgebungen von Helsingfors) ergänzt.

Geschichtliches und Statistisches. Helsingfors wurde im Jahre 1550 auf Befehl des Königs Gustaf Wasa gegründet, der an der Nordküste des finnischen Busens eine Handelsstadt anlegen wollte, welche mit dem auf der andern Seite des Busens emporblühenden Reval in den Wettbewerb um den einträglichen russischen Handel treten sollte. Der König hatte als Platz für die neue Stadt die in den offenen Scheren, etwa 5 km östlich vom jetzigen Helsingfors gelegene Insel *Sandhamn* ausersehen; auf den Wunsch der Bevölkerung wurde jedoch dieser Plan geändert und die Stadt an der Mündung des Flusses Vanda, am innersten Ende eines seichten, für Seefahrer schwer zugänglichen Meerbusens gegründet. Mit rücksichtslosem Eifer und grosser Strenge liess der König an Bürger und Handwerker anderer Städte den Befehl ergehen, dass sie nach der neuen Stadt ziehen sollten, der grosse Handelsfreiheiten und andere Vortheile

gewährt wurden, obwohl ihr eigentlicher Privilegienbrief erst am 3. Aug. 1569 von Johann III. ausgefertigt wurde. Dem auf den Umzug nach Helsingfors gerichteten, königlichen Befehle wurde nur langsam und widerwillig oder auch gar nicht Folge gegeben; indessen wuchs die Einwohnerzahl für die damalige Zeit ziemlich rasch, so dass Helsingfors am Beginne des 17. Jahrhunderts mit seinen 500 bis 600 Einwohnern, was deren Anzahl betraf, die dritte Stadt des Landes war. Nur Åbo mit 1,800 und Wiborg mit 800 Einwohnern hatten den Vortritt.

Das denkwürdigste geschichtliche Ereigniss des alten Helsingfors war der Landtag, zu welchem König Gustaf II. Adolf die finnländischen Stände im Jahre 1616 einberufen hatte, um sich einer kräftigen Unterstützung von Seiten Finnlands für die Kriege zu versichern, welche eben geführt wurden und noch bevorstanden. Der König besuchte damals selbst die Stadt und eröffnete den Landtag am 22. Januar.

Die für eine Seestadt ungünstige Lage von Helsingfors kam bald an den Tag und nach nicht einmal 100-jährigem Bestehen wurde die Stadt an ihren jetzigen Platz versetzt, der 5 km südwestlich von der Mündung der Vanda auf einer weit in das Meer hinausreichenden Landzunge mit gutem natürlichem Hafen gelegen ist. Nach dieser Versetzung, die am 2. Okt. 1639 dekretiert wurde, verlor die alte Stadt, die sog. Gammelstaden, jede Bedeutung; jetzt sind beinahe alle Zeichen aus der Zeit, zu welcher der Ort eine Stadt war, verschwunden (siehe unten B. Die Umgebungen von Helsingfors). — An der neuen Stelle wurde die Stadt von schweren Schicksalsschlägen getroffen, welche ihre Entwicklung sehr hemmten: 1657 wurde die Stadt von Feuer verheert; 1695–97 wurde Helsingfors, wie das ganze Land, von heftigen Epidemien und 1710 gar von der Pest heimgesucht, die von den 1,800 Einwohnern, welche die Stadt damals zählte, innerhalb 4 Monaten 1,185 Personen dahintraffte. — Während des grossen nordischen Krieges wurde Helsingfors, nachdem es von seinen, der Übermacht weichenden Vertheidigern in Brand gesteckt worden, von den Russen besetzt, welche sich daselbst von 1713 bis zum Frieden von 1721 behaupteten. Nach den Verwüstungen des Krieges erholte sich die Stadt zwar langsam, war aber bereits von Neuem wieder aufgebaut, als sie während des an Demüthigungen so reichen Krieges von 1741–43 am 23. Aug. 1742 zum zweiten

Mal und für ein ganzes Jahr von russischen Truppen besetzt wurde, nachdem die aus Finnen und Schweden bestehenden schwedische Armee von ihren erbärmlichen Führern gezwungen worden war, die Waffen zu strecken.

Einige Jahre später beschloss die schwedische Regierung, Helsingfors zu befestigen, was 1749 zum Bau der Festung Sveaborg auf 7 grösseren und kleineren Inseln führte, die gleich ausserhalb der Einfahrt zu den Häfen der Stadt gelegen sind. In die Kriegsereignisse von 1788—90 wurden Helsingfors und Sveaborg nicht verwickelt, wohl aber wurde die Stadt damals von Gustaf III. besucht, der am 21. Juli 1788 aus Veranlassung des Sieges bei Hogland auf Sveaborg ein „Tedeum“ feierte, wobei er das Grosskreuz zum Schwertorden stiftete. Traurigere Erinnerungen hat die Festung an den während der Jahre 1808—9 geführten Krieg zu verzeichnen. Gleich bei Beginn des Krieges, Anfangs März 1808, wurde Helsingfors von russischen Truppen besetzt, welche die Festung mit Küstenbatterien, welche auf Skatudden und den Ulrikasborgs-Höhen im Brunnspark errichtet worden waren, zu belagern begannen. Geschickt eingeleitete Unterhandlungen vermochten die zerstörenden Kanonen der Festung zum Schweigen und ihre wankelmüthigen Befehlshaber zur Kapitulation zu bringen, in Folge welcher einem schwachen Feinde eine unbeschädigte Festung mit streitlustiger Besatzung und reichen Vorräthen in die Hände fiel. Dieser Verrath gegen das Land und die gleichzeitig im hohen Norden für den heimischen Herd kämpfende finnische Armee wurde am 3. Mai 1808 begangen. — Die Festung ist von diesem Tage an in den Händen der Russen geblieben, von denen sie, erweitert und verstärkt, zu einem allen Anforderungen der modernen Kriegskunst entsprechenden Bollwerk umgeschaffen wurde. In dieser Periode ist Sveaborg einmal einem feindlichen Bombardement ausgesetzt gewesen, als nämlich während des sog. orientalischen Krieges die alliirte französische und englische Flotte die Festung vom 9.—11. Aug. 1855 beschossen.

Nach dem Frieden, der Finnland von Schweden trennte, brach für Helsingfors eine neue Zeit an. Allerdings hatte die Einwohnerzahl schon vorher zugenommen, indem sie 1809 inkl. Garnison c. 4,500 Köpfe betrug, sowie auch Handel und Schifffahrt Aufschwung genommen; einige für die damalige Zeit grosse Steinhäuser waren erbaut worden, und das bebaute Gebiet zeigte

die Tendenz, sich über die ursprünglichen, nördlich vom jetzigen Marktplatze gelegenen Quartiere hinaus zu erweitern. So unansehnlich die Stadt auch war, erhielt sie durch die Nähe von Sveaborg doch eine gewisse Bedeutung, und es dauerte nicht lange, ehe die russische Regierung mit dem Plane umging, Helsingfors zur Hauptstadt von Finnland zu machen. Schon 1809 wurde die Frage aufgeworfen, die Regierung von Åbo, das in Folge seiner alten schwedischen Traditionen und seiner grossen Entfernung von St Petersburg unter den neuen Verhältnissen weniger geeignet schien, der Mittelpunkt der finnischen Verwaltung zu sein, — nach einem anderen Orte zu verlegen; und 1812 wurde Helsingfors zur Hauptstadt von Finnland ausersehen. Es wurde ein Baukomité eingesetzt, das unter der Leitung J. A. Ehrenström's der Stadt ein ihrer künftigen Bestimmung würdiges Äussere geben sollte. Der Zeitpunkt für diese Umgestaltung der Stadt war insoferne günstig, als eine heftige Feuersbrunst schon 1808 einen grossen Theil der Stadt eingeäschert hatte und deshalb eine neue Eintheilung leicht durchgeführt werden konnte. In freigebigster Weise donierte Kaiser Alexander I. 550,000 Rubel zur Bildung eines Fonds für Feuerschadenersatz, eine Million Rub. für Neubauten und 400,000 Rub. bankoass. für einen Regulierungsfond. Mit diesen Mitteln brachte Ehrenström, der seinen Geschmack in der Schule Gustaf III. gebildet hatte, eine glückliche Umgestaltung des Aussehens von Helsingfors zu Stande, wurde jedoch hiebei von dem deutschen Architekten C. L. Engel (geb. in Berlin 1778, † in Helsingfors 1840) ganz wesentlich unterstützt. Es waren Engel's Genie und seine im grossen Stile gedachten Ideen, welche das neue Helsingfors schufen; unter seiner Leitung wurden in den 20-er und 30-er Jahren dieses Jahrhunderts die monumentalen Gebäude am Senatsplatze, die alle in einem edlen, grossartigen Renaissancestile vom Meister selbständig entworfen sind, sowie eine Menge anderer, sowohl öffentlicher als privater Häuser erbaut. — Definitiv wurde Helsingfors 1817 zur Hauptstadt von Finnland erklärt, und am 1. Okt. 1819 hielt der Senat seine erste Sitzung hierselbst ab. Da das alte Åbo 1827 von einem furchtbarem Brande verheert wurde, wurde auch die Universität nach Helsingfors verlegt, worauf die Stadt einen raschen Aufschwung nahm und der Mittelpunkt nicht nur für die

Verwaltung, sondern auch für die wissenschaftlichen und geistigen Bestrebungen wurde.

Die Lage von Helsingfors am Meere und seine günstigen Hafenverhältnisse verleihen der Stadt eine natürliche Bedeutung als Seehandelsplatz; aber erst nachdem die Stadt der Ausgangspunkt für die Eisenbahnen des Landes geworden und durch die Eröffnung der ersten Bahn, der Linie Helsingfors—Tavastehus 1862, mit einem grossen Theile des Landesinneren in Verbindung gesetzt war, hat sie ihre grosse Bedeutung für den Handel und die kaufmännischen Interessen gewonnen, und jede neue Bahnstrecke hat weite Gebiete unter den direkten Einfluss der Hauptstadt gebracht. Um das zunehmende Bedürfniss eines Anschlusses zwischen See- und Eisenbahnverkehr zu befriedigen, ist schliesslich (1894) das Eisenbahnnetz durch die die Stadt umkreisende Hafenbahn bis zu den verschiedenen Häfen von Helsingfors erweitert worden. Schon früher wurde übrigens ein Hafengeleise nach dem Ladeplatz in Sörnäs geführt.

Einen Überblick über die Zunahme der Einwohnerzahl von Helsingfors während dieses Jahrhunderts gewähren die folgenden, sich auf die schwedisch-finnischen lutherischen Gemeinden in Helsingfors und Sveaborg beziehenden Zahlen; in den Kirchenbüchern eingetragen waren:

Im Jahre 1810	3,534 Pers.	Im Jahre 1860	22,228 Pers.
" " 1820	7,021 "	" " 1870	28,519 "
" " 1830	10,943 "	" " 1880	43,334 "
" " 1840	16,592 "	" " 1890	61,530 "
" " 1850	19,461 "	" " 1894	70,984 "

Zu diesen Zahlen muss man jedoch die in den Kirchenbüchern nicht eingetragenen Personen (u. A. Studenten, Schuljugend und Fremde) sowie die Garnison hinzuzählen, wenn man von der Einwohnerzahl ein richtiges Bild erhalten will. Schätzungsweise beträgt die Zahl dieser oben nicht mitgezählten Personen gegenwärtig (1896) c. 12,000, so dass sich die Gesamt-Einwohnerzahl gegenwärtig auf rund 85,000 Personen belaufen dürfte.

Der bedeutende Aufschwung, den die Stadt seit den 60-er Jahren genommen, hat eine grossartige Bau-thätigkeit hervorgerufen: an Stelle der Holzhäuser in den älteren Stadtteilen sind moderne Steinhäuser getreten,

neue Stadtteile sind entstanden und dicht bewohnte Vorstädte sind sowohl an der westlichen, als an der östlichen, von der Stadt ausgehenden Landstrasse entstanden. Gleichzeitig sind in der Umgegend eine Menge Villen erbaut worden, und zwar sowohl in den östlichen und westlichen Scheren als auf dem Festlande bei den nächsten Eisenbahnstationen. — Im Jahre 1861 wurde die Strassenbeleuchtung mittelst Gas eingeführt und 1876 die Wasserleitung angelegt, welche letztere von Anfang an Eigenthum der Stadt war. — Das Volksschulwesen ist kräftig gefördert worden und der Armenpflege hat man sich warm angenommen. — Feuerwehr und Polizei sind nach grosstädtischem Muster geordnet. — Zum Zwecke der Krankenpflege ist die Stadt in Distrikte eingeteilt, von denen jeder seinen von der Kommune angestellten Arzt hat. Ausserdem existieren besondere Kommunal-Spitäler mit eigenen Ärzten. — Ferner ist viel für die Verschönerung der Stadt geschehen, öffentliche Parke und Anlagen sind modernisiert und neue solche angelegt worden, von denen namentlich die noch fortgesetzte Planierung des Observatorienberges erwähnt werden mag.

Industrielle Einrichtungen gibt es in Helsingfors eine ganze Menge; sie liegen sehr serstreut und befinden sich vorzugsweise an den nach der Stadt führenden Landstrassen und in den entlegneren Stadtteilen. Eine eigentliche Fabrikstadt ist jedoch Helsingfors nicht, wie es auch auf keine Weise das Gepräge einer solchen zeigt.

Wegweiser durch Helsingfors. Bei einem orientierenden Gang durch die Stadt geht man am besten vom *Södra hamnen* (dem südlichen Hafen) aus. Der Fremde, der von der See her nach Helsingfors kommt, erhält auch von hier aus den ersten Eindruck von der Stadt. Weit aussen im Meere sieht man allerdings Kirchturmspitzen und höher gelegene Stadtteile, aber eine eigentliche Ansicht von Helsingfors eröffnet sich erst, wenn das Dampfschiff an Sveaborg vorüber auf die Rhede hereinfährt; hier breitet sich ein langgestrecktes Panorama von imponierender Schönheit über den am Hafen und am Marktplatze gelegenen Stadtteil aus. — Der Fremde, der mit der Eisenbahn in Helsingfors ankommt, erhält vom Coupéfenster aus keinen Überblick über die Stadt; auch gibt der dem Bahnhofe zunächst

gelegene Stadtteil kein charakteristisches Bild von Helsingfors, weshalb auch in diesem Falle der südliche Hafen als Ausgangspunkt zu empfehlen ist.

1. Der *südliche Hafen* mit seinen stattlichen Quais ist das Centrum für den Seeverkehr der Stadt; hier legen alle Dampfschiffe an, welche den Personen- und Güterverkehr mit Küstenplätzen und ausländischen Häfen vermitteln, sowie jetzt, nachdem vom Bahnhofe ein Hafengeleise hieher geführt worden, auch die meisten der die Stadt anlaufenden Schiffe, welche Transito-Güter für das Innere des Landes an Bord haben. — Der innerste Teil des Hafens ist den Booten der Landbevölkerung überlassen, die sich täglich einfindet, um sich am Markthandel zu beteiligen. Dieser ist hauptsächlich nach dem am nördlichen Ende des Hafens gelegenen *Salutorget* (Marktplatz) verlegt, woselbst bis Vorm. 12 Uhr ein lebhafter Verkauf von Erzeugnissen des Landmannes stattfindet. Zur Erleichterung des Handels sind an den westlichen Quais geräumige *Markthallen* aus Stein und Eisen erbaut worden. Das Leben und Treiben auf den Verkaufsplätzen ist einen Morgenbesuch werth. — Am westlichen Quai liegt *Tullkammaren* (Zollamt) mit *Packhuset* (dem Lagerhause), die übrigen Häuser sind private (u. A. befinden sich hier die Dampfschiffskontore, vergl. oben S. 4). Einen stattlicheren Eindruck machen die den Marktplatz nach Norden hin abschliessenden Gebäude. Von ihnen mag das in der Mitte gelegene *Sozietätshaus*, das erste Hotel der Stadt, hervorgehoben werden, dasselbe besitzt einen grossen Festsaal, der u. A. für populäre Concerte benützt wird. Etwas weiter nach Osten ist

2. der *Kaiserliche Palast* (das letzte Gebäude am Platze) gelegen, der ursprünglich ein Privathaus war, aber im Jahre 1837 für seinen nunmehrigen Zweck angekauft wurde. Der unansehnliche Bau unterscheidet sich von den älteren Steinhäusern der Stadt durch nichts Anderes als durch seinen, gegen den Marktplatz hin offenen, auf beiden Seiten von Flügeln begrenzten Vorhof. Auch das Innere des Palastes verräth wenig fürstlichen Luxus und bietet in gewöhnlichem Zustande dem Besucher nicht viel mehr als eine hübsche Aussicht auf den Hafen und das Meer, sowie einige werthvolle Kunstwerke.

Die einzigen Zimmer des Palastes, die ein, wenn auch sehr anspruchsloses schlossartiges Aussehen haben, sind der *grosse* und der *kleine Speise-*

saal, sowie der Fest- oder Tronsaal, in welchem der Kaiser und Grossfürst oder sein Stellvertreter die finnländischen Landtage eröffnet und schliesst. Im Palaste befindet sich eine kleine, einfach ausgestattete Kapelle.

Von den Kunstwerken, welche den Palast zieren, verdienen ausser *W. Runeberg's* in Marmor ausgeführter Gruppe *Psyche, von den Zephyren getragen* erwähnt zu werden: *Tänzerin*, Marmorstatuette von *Takanen*, einige Landschaften von *Holmberg*, (deutscher Bauernhof und nordische Landschaft), *Munsterhjelm* und *Lindholm*, ein paar Gemälde von *Edelfelt* (Rhede von Kopenhagen), Genrebilder von *v. Becker* und zwei *Vogelbilder* von *F. v. Wri Roth*. Ferner sieht man Portraits von Kommerzienrath A. Donner und vom Bauern Kankonen, welche sich freiwillig und mit Auszeichnung am Blutbade bei Halkokaari (Gamla Karleby) am 7. Juni 1854 beteiligten, sowie eine vom Hofmaler *Zichy* gemalte Wiedergabe des *Landtagsballes* von 1863.

In einiger Entfernung vom Palaste steht auf dem Marktplatze ein obeliskförmiger *Gedenkstein* aus Granit, dessen Spitze mit einer vergoldeten Kugel und dem in Bronze ausgeführten Doppeladler gekrönt ist; dieses Monument, das im Volksmunde der „Obelisk“ oder der „Stein der Kaiserin“ genannt wird, ist zur Erinnerung an den im Juni 1833 in Helsingfors abgestatteten Besuch der Kaiserin Alexandra Feodorowna (der Gemahlin Nikolaus I.) errichtet worden. — Von dieser Stelle des Platzes hat man einen sehr hübschen Blick sowohl in das Innere der Stadt, als über den Hafen und Sveaborg mit dem offenen Meere als Hintergrund.

3. Das Hafengebiet wird nach Osten hin von *Skatudden* begrenzt, einer durch einen künstlichen Kanal vom Festlande abgetrennten Insel, die zwischen dem südlichen und dem nördlichen Hafen gelegen ist. Skatudden war in früheren Zeiten mit kleinen und niedrigen Holzhäusern und Hütten dicht bebaut und bildete einen Stadtteil für Fischer und Seefahrer. Die alte Ansiedlung musste allmählig verschwinden, nachdem der Beschluss gefasst worden war, dieses Gebiet zur Erweiterung der Häfen und zur Anlage eines Handelsstadtteiles zu benutzen. Mit der Bebauung geht es inzwischen nur langsam vorwärts. Die Hauptzierde ist hier die auf einem, dicht bei der über den Kanal führenden Brücke gelegenen, dominierenden Felsen erbaute *Uspenskij-Kathedrale* der griechisch-katholischen Gemeinde. Diese Kirche, die gewöhnlich „Neue russische Kirche“ genannt wird, ist nach Plänen des russischen Architekten Gornostajeff erbaut und im Jahre 1868 eingeweiht worden. (Wegen des Zutrittes um die Zeit, da die Kirche nicht geöffnet ist, siehe S. 6.) — Unterhalb der Kirche liegt die *Münzstätte* Finnlands, woselbst Gold-, Silber- und Kupfermünzen geprägt werden. Ausser einigen privaten

Steinhäusern und einer Reihe Magazine auf der nördlichen Seite befindet sich auf Skatudden, und zwar am äussersten Ostende, das *Kreisgefängniss* und die nach Plänen von Engel erbaute sog. *Flottenkaserne*, in der früher das nunmehr eingezogene, finnländische Marine-militär untergebracht war, während sie nachher russischem Militär überlassen wurde. — Von der Anhöhe ausserhalb der Münzstätte und der um die russische Kirche laufenden Terasse breitet sich eine grossartige *Aussicht über die Stadt und den Hafen aus, die im Sommer zugleich zur Orientierung sehr geeignet ist: im Südosten *Sveaborg*, im Süden hinter dem *Observatorienberge* mit dem astronomischen Observatorium der grüne *Brunnspark*; auf der Nordseite des Berges die um den südlichen Hafen und die in der Verlängerung des *Marktplatzes* sichtbaren, schmucken *Esplanaden* gelegenen centralen Stadtteile; im Nordwesten die einen schön gebauten Stadtteil beherrschende *Nikolaikirche*, im Norden der weitgedehnte, bis an den *Nördlichen Hafen* reichende Stadtteil *Kronohagen*; im Nordosten der Ladeplatz von *Sörnäs* und weiter nach Osten hin *Högholmen*.

4. Westlich vom Marktplatze liegt um die zwischen der *Norra* und der *Södra Esplanadgatan* befindlichen, gut gepflegten *Esplanaden* das Centrum der Stadt. Die *Norra Esplanadgatan* ist, nebenbei bemerkt, die Hauptstrasse des Verkehrs und des Handels. Vom Marktplatze aus gelangt man zunächst in die *Kapellesplanade* mit der beliebten Frühstücks- und Abendrestauration *Kapelle*, vor der im Sommer Vorm. und Abends Musik bei freiem Eintritt zu hören ist. Auf der Südseite dieser Esplanade liegt das *Palais des Generalgouverneurs*, ein von *Engel* aufgeführter stilvoller Bau, der gleichwohl ganz bescheidene Dimensionen hat. Darauf folgt die **Runeberg's-Esplanade*, mit der Statue **Runeberg's*, die vom Volke Finnland's als Ausdruck der Dankbarkeit einer ganzen Nation gegen den unsterblichen vaterländischen Dichter errichtet, von seinem Sohne, Walter Runeberg, modelliert und 1885 enthüllt wurde. Am Fusse des Postamentes ist ein allegorisches Bild angebracht: „Finnland“, in Gestalt einer jungen, ernst aussehenden, weiblichen Figur, die ihren Arm gedankenvoll auf eine Tafel stützt, auf welcher die beiden ersten und der letzte Vers des Nationalliedes „*Vårt land*“ (Unser Land) eingegraben sind. -- Auf der Nordseite dieser Esplanade liegen die ansehnlichsten Privathäuser der Stadt, von denen namentlich das *Grön-*

qvist'sche (nach Plänen von Höijer erbaut) in die Augen fällt. Die dritte Abteilung der Esplanaden, die sog. *Theateresplanade*, deren Hintergrund die stattliche Fassade des *Neuen Theaters* bildet, schliesst diese Anlagen ab. In dem runden Ausbaue des Theaters befindet sich die beliebte und namentlich im Sommer gemüthliche Restauration *Opernkeller* (Mitt. und Ab. Musik bei freiem Eintritt).

Die weit ausgedehnten Stadtteile, die sich westlich und südwestlich von der Theateresplanade ausbreiten und auf welche unten näher eingegangen wird, bieten wenig allgemeines Interesse; dieses konzentriert sich vielmehr um die öffentlichen Bauten im nördlichen Stadtteil. Wir kehren deshalb nach dem Marktplatze zurück und steuern von der Kapellesplanade gegen Norden längs der Unionsgatan, der längsten (1,6 km) Strasse in Helsingfors, nach dem

5. ****Senatsorget**, einem Platze, der mit den bekanntesten weiten Plätzen der grossen Metropolen in den Wettbewerb treten kann. Mitten auf dem Platze steht das kolossale ****Alexandersmonument**, das von Finnlands Volk dem Andenken Alexanders II., des Wohlthäters des Landes, der demselben seine konstitutionelle Verfassung zurückgegeben, errichtet wurde. Das Denkmal, eine herrliche Schöpfung von *Walter Runeberg*, zu der die Mittel durch eine National-Subskription aufgebracht worden, wurde am 29. April 1894 in Gegenwart der Stände Finnlands und der Repräsentanten von sämtlichen Gemeinden des Landes enthüllt. Um das gewaltige Postament, eine ausgezeichnete Leistung der Aktiengesellschaft Granit in Hangö, sind allegorische Figuren, lauter Kunstwerke von Rang, angebracht: auf der Vorderseite „Lex“, die Verfassung Finnland's schützend; auf der rechten Seite (nach Osten) „Lux“, dargestellt durch Wissenschaft und Forschung; auf der linken Seite (nach Westen) „Labor“, die Arbeit und auf der Rückseite (nach Norden) „Pax“, das Symbol des Friedens. — Die an der Alexandersgatan gelegene Südseite des Platzes bietet wenig Interesse, da dort nur Privathäuser und in der südöstlichen Ecke des Platzes das unansehnliche *Rathhaus* von Helsingfors stehen. Um so grössere Aufmerksamkeit lenken die anderen Seiten des Platzes auf sich. Auf der östlichen Seite.

Das **Senatsgebäude**, ein hübscher und grossartiger, ein ganzes Quartier ausfüllender Baukomplex, der im Jahre 1822 nach Plänen von *Engel* aufgeführt wurde.

Zutritt zum Senatsgebäude erlangt man durch den Portier (rechts im Treppenhause beim Eingang vom Senatsplatze, Trinkg.). — Im Senats-hause befinden sich ausser dem Plenisaal des Senates und den Amtsräumen der verschiedenen Expeditionen, die alle im Hauptbau untergebracht sind, eine Menge centraler Behörden. — Die zahlreichen Amtsräume des Gebäudes sind nicht besonders sehenswerth, ausgenommen einige Säle im mittleren Stockwerk des Hauptbaues, namentlich der *Plenisaal des Senates* mit seinem *Vorzimmer*, die zwar beide verhältnissmässig klein, aber ganz stilvoll eingerichtet sind. Im Plenisaale befinden sich Portraits in natürlicher Grösse von Alexander II. und Alexander III., im Vorzimmer eine von Walter Runeberg ausgeführte Marmorbüste Runeberg's. In den Sitzungssälen des Ökonomedepartements befinden sich Bilder in natürlicher Grösse von Alexander I. und Nikolaus I., wie auch die Bilder der Generalgouverneure Finnlands von 1809—1881.

Die Universität, das Hauptgebäude der finnländischen Hochschule, das die ganze westliche Seite des Senatsplatzes einnimmt, ist ein Werk von *Engel*, dessen künstlerischer Sinn hier auf vorzügliche Weise zur Geltung gekommen ist. Insbesondere ist über das luftige, durch drei Stockwerke gehende *Treppenhause* (stets zugänglich, Eingang vom Platze) ein Hauch von jugendlicher Frische und Reinheit ausgebreitet, der den Eintretenden sympathisch und erhebend berührt.

Dieses Treppenhause ist von einem Fries geziert, der den von den Kalevala-Heroen *Ilmarinen* und *Lemminkäinen* umgebenen alten Weisen und Helden der altfinnischen Dichtung darstellt, wie er mit seinem Kantele-Liede alle Geschöpfe der Erde zu sich heranlockt, — eine interessante Arbeit von *Sjöstrand*. Vom Treppenhause führen drei Thüren in den **Solennitätsaal* (Aula), von denen die mittlere zum Festsaal der alten Universität in Åbo gehörte, bei deren Brande sie gerettet wurde. Die Aula, in welcher die Festlichkeiten der Universität, Promotionen, Gedenkfeiern u. s. w. stattfinden, hat halbkreisförmigen Grundriss und amphitralisch angeordnete Sitzplätze. Im Fond ist über dem Katheder eine aus Bronze gegossene Kolossalbüste von Alexander I., dem Gönner der Universität, aufgestellt, welche gleichfalls in Åbo vom Feuer errettet wurde. — In der Aula werden häufig grössere Concerte gegeben.

Die finnländische Universität in Åbo, das Werk des Grafen *Per Brahe*, dessen Fürsorge das Grossfürstenthum damals anvertraut war, wurde am 15. Juli 1640 mit grosser Feierlichkeit eingeweiht. In Åbo verblieb die *»Akademie«* bis zum Herbst 1827, als das Manifest vom 21. Oktober die Verlegung der Hochschule nach Helsingfors befahl, woselbst die Vorlesungen schon im folgenden Herbst ihren Anfang nahmen. Das hiesige Universitätsgebäude, zu dem der Grundstein im Juli 1828 gelegt worden war, wurde am 19. Juni 1832 eingeweiht.

Zutritt zur Aula und zu den übrigen Räumen erlangt man durch den Hausmeister (Eingang von der Alexandersgat., erste Thüre rechts); derselbe gibt auch Aufschluss über den Zutritt zu den anderen, zur Universität gehörenden Anstalten.

Ausser der Aula verdienen der Konsistorium- und die Fakultätssäle, sowie die Kanzlei einen Besuch; in ihnen ist die bedeutende und werthvolle **Portraitsammlung* untergebracht. Von den hier verwahrten Kunstwerken mögen folgende erwähnt werden: Marmorbüste der Königin *Christine* und Portrait Alexander's I. in natürlicher Grösse (von Gérard), beide im Konsistoriumsaal, wo auch die Portraits der Kanzler und Prokanzler der Universität aufgehängt sind.

Ausser im Hauptbau sind die Lehrsäle, Anstalten und Sammlungen der Universität in einer Menge anderer Gebäude untergebracht. Im selben

Quartier wie der Hauptbau liegt der den gymnastischen Übungen dienende *Exercitienbau* (nach der Fabiansgat. zu). Auf dem nördlich vom Hauptbau gelegenen Quartiere stehen die Bibliothek (s. unten S. 18) und das *anatomische Institut*. An der nordöstlichen Ecke des Senatsplatzes, an der Nikolai- und Regoringsgat. liegt das *Laboratoriengebäude*, in welchem das chemische Laboratorium, das physikalische und das mineralogische Kabinet, sowie verschiedene Sammlungen und Auditorien untergebracht sind. Unter diesen Sammlungen mag die *Skulptursammlung* hervorgehoben werden, welche im Jahre 1873 eröffnet wurde, um dem Publikum Gelegenheit zu geben, die bedeutendsten Werke der Antike und der Renaissance in guten Gipsabgüssen kennen zu lernen (vergl. oben S. 6). Die *historisch-ethnographischen Sammlungen*, die aus Mangel an Raum bis zur Erbauung eines Museums gleichwohl hier untergebracht sind, sind vorläufig nicht zugänglich. Im gleichen Gebäude befinden sich die *zoologischen, botanischen* und die *geologisch-mineralogischen Sammlungen*. (In Betreff aller dieser Sammlungen vergl. oben S. 6.) — Ferner mögen genannt werden; die *pathologisch-anatomische Anstalt*, Nikolai gat. 10, das *astronomische Observatorium* auf dem Observatorienberge am südlichen Ende der Unionsgat. (s. unten S. 24) und der *botanische Garten* am entgegengesetzten Ende dieser Strasse (siehe unten S. 27).

Die nördliche Seite des Marktplatzes wird von der *Nikolaikirche* ausgefüllt; eine gewaltige Steintreppe führt vom Platze auf die Terasse, auf welcher sich dieser imposante Tempel der lutherischen Gemeinde erhebt. Die Pläne zu dem mit Staatsmitteln errichteten, grossen Bauwerke wurden ursprünglich von *Engel* entworfen, erlitten aber später so viele und wesentliche Veränderungen, dass sie der Meister kaum noch als sein Werk anerkennen konnte. Der Grundstein wurde 1830 gelegt, aber erst 22 Jahre später war die Kirche zur Einweihung fertig, die am 15. Februar 1852 stattfand. Die Höhe der Kirche vom Marktplatze bis zur Spitze des Kreuzes beträgt 71 Meter. Das Äussere der Kirche wird von den Kolossalstatuen der 12 Apostel geziert, die von den deutschen Skulpteuren *Schivelbein* und *Wredow* modelliert sind.

Das Innere ist sehr einfach. Ein Altarbild des russischen Malers *Neff*, das die Grablegung Christi darstellt, Statuen von *Luther* und *Melanchton*, Nachbildungen der *Rietschel*'schen Originale, sowie von dem von *Wallgren* ausgeführten, finnländischen Reformator *Mikael Agricola* bilden den einzigen Schmuck der Kirche.

An der nordwestlichen Ecke des Senatsplatzes, in der Unionsgatan gegenüber der Nikolaikirche, liegt die

***Universitätsbibliothek.** Mit dem während der Jahre 1836–45 aufgeführten Bau mit seinen hohen herrlichen Sälen hat sich *Engel* ein edles Denkmal gesetzt, das zweifelsohne zu den schönsten monumentalen Gebäuden der Hauptstadt Finnlands gehört und der Beachtung des Fremden wohl werth ist.

Der Eintritt ist frei zu den Stunden, um welche die Bibliothek geöffnet ist (vergl. oben S. 6), wobei die Säle vom Diener vorgezeigt werden. Von diesen verdienen insbesondere der grosse centrale Kuppelsaal und der südliche Seitensaal in Augenschein genommen zu werden. Der nördliche Seitensaal ist als Lesezimmer eingerichtet; er enthält 52 Sitzplätze und ist während der dunklen Tagesstunden mit elektrischem Licht beleuchtet. Er ist mit einer ohne Weiteres zugänglichen Referenzbibliothek versehen, die aus Nachschlagewerken und anderen häufig benützten, namentlich einheimischen Werken besteht (gedruckter Katalog ist vorhanden). Im Lesezimmer liegen auch die laufenden Zeitschriften (c. 250) der Bibliothek auf. In den Sälen sind einige Gipsabgüsse von verschiedenen Kunstwerken und mehrere Büsten aufgestellt.

Die Universitätsbibliothek ist die einzige allgemein-wissenschaftliche Bibliothek des Landes; wenn sie auch zunächst die wissenschaftlichen Bedürfnisse der Hochschule befriedigen soll, ist sie doch zugleich eine Jedermann zugängliche Anstalt. An die Bibliothek muss je ein Exemplar von jeder einheimischen Druckarbeit abgegeben werden, so dass sie eine vollständige Normalsammlung der gesammten Litteratur des Landes enthält. Die Universitätsbibliothek hat somit zugleich den Charakter einer *Nationalbibliothek*. Sie enthält c. 165,000 gob. Vol., wozu 60–70,000 akademische Abhandlungen, eine Unmasse kleinerer, einheimischer Arbeiten u. A. kommen. Bücher werden an bekannte Personen ohne Weiteres, an unbekannte gegen Bürgerschaft von Seiten einer bekannten Persönlichkeit verliehen.

6. Von der nordöstlichen Ecke des Senatsplatzes führt die Nikolaigatan rechts am *Laboratorienhause* (vergl. oben S. 18). und links an der *Post* vorüber nach einem kleinen freien Platz, auf welchem drei monumentale Gebäude stehen. Diese sind zur Rechten das *Abgeordnetenhaus*, zur Linken *Finnland's Bank* und in gerader Richtung das *Staatsarchiv*.

Das nach Plänen von G. Nyström erbaute **Abgeordnetenhaus*, das die Sitzungssäle für die drei bürgerlichen Stände enthält (Ritterschaft und Adel tagen im Riddarhuset, siehe S. 20), ist ein mächtiger freistehender Bau mit grosser Freitreppe von der Nikolaigatan her, nach welcher die Hauptfäçade, ein von vier gewaltigen Säulen getragener Giebel, gerichtet ist. Das Gebäude diente seinem Zwecke zum ersten Male beim Landtage des Jahres 1891.

Das Innere, zu welchem *Zutritt* durch den Portier erlangt werden kann, zeigt im ersten Stockwerke eine geräumige Vorhalle mit hübschem Treppenhause, während zu beiden Seiten verschiedene Ausschusszimmer, die Stenographenkanzlei und das Restaurationslokal untergebracht sind. Die Sitzungssäle befinden sich nebst einigen weiteren Ausschusszimmern im oberen Stockwerke. Nach der Nikolaigatan zu liegt der Saal des Priesterstandes, nach der Kyrkogatan der des Bürgerstandes und nach der Fredsgatan der des Bauernstandes; die Säle sind alle reich geschmückt und mit Bildern früherer Präsidenten geziert, von denen das im Saale des Bürgerstandes aufgehängte Portrait des Kommerzienrathes Kurtén als eine bedeutende künstlerische Leistung A. Edelfelt's zu bezeichnen ist.

**Finnlands Bank* ist ein stattliches, in ernstem Stile gehaltenes Gebäude, das 1883 nach Plänen des deutschen

Architekten *Bohnstedt* ausschliesslich aus Stein und Eisen aufgeführt wurde.

Die etwas schwer aussehende Vorhalle, der prächtige Treppenaufgang und der Expeditionssaal sind alle besonders reich dekoriert. Im unteren Stockwerk: rechts das *Geldwechsel-Kontor* und das Kassengewölbe der Bank; links die Amtsräume des Staatskontores. Im oberen Stockwerk befinden sich ausser dem schon erwähnten Expeditionssaal die Amtszimmer der Bankdirektion. Treppenhaus und Expeditionssaal können täglich während der Amtsstunden (von 10—2) frei besuchen werden. — Die nicht zugängliche *Notendruckerei* der Bank befindet sich in einem kleineren, auf dem Hofe gelegenen Gebäude.

Das in der Fredsgatan gelegene **Staatsarchiv* ist ein nach Plänen von *G. Nyström* im Renaissancestil mit italienischen Details aufgeführter Kunstbau, dessen Material lediglich Stein und Eisen sind. Der Zutritt zu diesem Verwahrungsraum von kostbaren historischen Urkunden und älteren Akten ist frei zu den Stunden, um welche das Archiv zur Benützung geöffnet ist (von 11—2).

7. Vom Abgeordnetenhausplatze kehren wir nach der Ecke des Senatsplatzes zurück, biegen links in die Regeringsgatan ein und sehen am Ende derselben das

Haus der finnischen Litteraturgesellschaft, das 1889 nach Plänen von Baron *Gripenberg* erbaut wurde. Vor diesem Hause liegt an einem mit Anlagen versehenen Platze das

Haus des Adelsstandes (*Riddarhuset*), das von der Ritterschaft und dem Adel Finnlands 1858—61 nach Plänen von *Chiewitz* erbaut wurde. Bei den ersten Landtagen hielten hier die sämtlichen Stände ihre Sitzungen, gegenwärtig nur mehr der Adelsstand.

Eintritt erlangt man durch den im Erdgeschoss wohnenden Hausmeister (Trinkgeld). — Von der einfachen Halle führt die Haupttreppe nach dem grossen *Rittersaale*, der mit den Wappenschilden der in diesem Hause eingeführten gräflichen, freiherrlichen und adelichen Geschlechter geschmückt ist. In den Seitenräumen sind die Portraits der Landmarschälle Finnlands aufgehängt.

8. Von öffentlichen Gebäuden im nördlichen Teile der Stadt ist schliesslich noch die Kaserne des *Nylands bataljon* zu nennen, ein stattlicher Gebäudekomplex, der an der nordöstlichen Ecke der Stadt, am nördlichen Hafen und an der *Elisabethsanlage* gelegen ist. In einiger Entfernung davon, in dem an die Elisabeths- und die Mariegatan angrenzenden Quartiere, liegt das schmutzige Gebäude, welches die *Wohnungen*, das *Klubblokal* u. A. der *Offiziere* dieses Bataillons enthalten.

9. Im nordwestlichen Teile der Stadt breitet sich vor dem *Bahnhofs*, einem für die jetzigen Verhältnisse viel zu kleinen und unzeitgemässen Gebäude, der grosse *Eisenbahnplatz* (Järnvägstorget) aus, auf dessen südlicher Seite eine der vornehmsten baulichen Zierden der Stadt, das

****Athenäum** liegt. Dieser nach Plänen von *Höijer* im Renaissancestil aufgeführte Bau bildet das gemeinsame Heim der Kunst und des Kunstgewerbes in Finnland. Die beiden unteren Stockwerke des grossen, palastähnlichen Gebäudes nehmen die Zeichenschule und die Ateliers des Kunstvereins, sowie die höhere Centralschule für Kunstgewerbe auf. Der oberste Stock ist den Sammlungen des Kunstvereines eingeräumt; ausserdem befindet sich dort ein bei gelegentlichen Kunstausstellungen benützter, hübscher Ausstellungssaal mit Oberlicht. Das Äussere des Baues, der die Inschrift *Concordia res parvæ crescunt* und die Jahreszahl MDCCCLXXXVII trägt, ist von *Sjöstrand* und *Wallgren* ganz reich dekoriert.

In Betreff des *Eintrittes* in das Haus und in die Sammlungen geben Anschläge an der Haupteingangsthüre Aufschluss; siehe auch oben S. 5.

In dem geräumigen *Treppenhaus* sind eine Menge Skulpturwerke aufgestellt, unter denen hervorzuheben sind: *Sjöstrand's* Kullervo (46), *W. Runeberg's* Apollo und Marsyas (14), Amor, von Zephyren getragen, Psyche mit der Lampe (Antell'sche Samml.), Sechzehn Jahre (19) und *Stigell's* Bogenschütze.

Die **Galerie des Kunstvereines** ist hauptsächlich von Bedeutung als repräsentative Sammlung von Werken finnländischer Künstler. Der Gallerie sind aber auch Schöpfungen ausländischer Meister, theils in Originalen, theils in Kopien, einverleibt. Kataloge zu den Sammlungen erhält man vom Galleriedienner. Hier mögen nur einige Nummern der Gallerie angeführt werden, wobei die Auswahl teilweise mit Rücksicht auf die historische Entwicklung getroffen wurde, welche auch für die Ordnungsfolge bestimmend war (eine Erwähnung nach den Plätzen in den Sälen schien nicht geeignet, da die Bilder oft umgehängt werden). Kunstwerke, die zur Antell'schen Sammlung gehören, sind mit einem A. bezeichnet. — *Finnländische Meister der Malerei*: A. *Lauræus*: 146. Familienportrait; 148 u. 153. Feuerscheinbilder. G. W. *Finnberg*: 90 u. 91 a. Portraits. R. W. *Ekman*: 82. Scene aus den »Elenthierschützen». E. I. *Löfgren*: 176. Hagar und Ismael in der Wüste. F. v. *Wright*: 319. Uhu, der einen Hasen gefangen; *320. Zweikampf zwischen Auerhähnen. W. *Holmberg*: 111. Aussicht in Kuru, Abendbeleuchtung; 113. Ein Bauernhof in Kuru, Herbstlandschaft; 114. Aussicht in Kuru; *115 a. Idealistische Landschaft. A. von *Becker*: 25. Eine Partie Piquet. K. E. *Jansson*: *127. Äländische Seelente, in einer Kajüte Karten spielend. A. *Liljelund*: 162. Einkauf von Nationaltrachten in Säkylä. H. *Munsterhjelm*: 199 a. Abend im Scherenhof; *199 b. Novemberabend. B. *Lindholm*: Haferernte (A); *171. Aussicht bei Baldersnä's in Dalsland; *172. Waldpartie. T. *Wænerberg*: Hogland; A. *Edelfelt*: *68. Herzog Karl an der Leiche Klas Fleming's

69. Weib mit Spahnkorb; Thérèse (A); 70 b. Bauernweiber in Ruokolaks; Magdalena. G. Berndtson: 32 b. Bei der Toilette; 'Brautlied (A). H. Schjerfbeck: 253 b. Rekonvalescent. E. Danielson: Mutter. V. Westerholm: 309 a. Oktobertag auf Åland. A. Uotila: 298. Platz in Nizza. A. Gallén Ilmarinen, Sampo schmiedend (aus dem Aino-Mythus); F. Antell's Portrait (A). E. Järnefelt: '138 b. Schwendende Arbeiter. — *Ausländische Meister* (in alphabetischer Ordnung) der Malerei: L. Cranach d. A.: 56. Portrait eines jungen Frauenzimmers. C. F. Daubigny: 58 u. 59. Landschaften. D. van Deelen: 60. Kircheninterieur. C. F. Desportes: 62. Erlegtes Wildbret. N. Diaz de la Pena: 63. Mädchen, umgeben von Amorinen. D. K. von Ehrenstrahl: Karl XI. (A). A. Goyart: 98 b. Des Moores Reichthum H. Gude: 102 b. Norwegische Landschaft. M. Larsson: 145. Mondschein auf dem Moore mit einem brennenden Dampfschiff. Rembrandt'sche Schule: Männliches Portrait. P. Sudkowski: 288 b. Ansicht von Ziman am Dniepr; 788 c. Aussicht auf das schwarze Meer. A. Wahlberg: Abendstimmung. Wertmüller: Das Portrait des jungen G. M. Armfelt (A). Zorn: Badende Frauen (A). — Ausser den obenerwähnten Skulpturen verdienen Beachtung: Rodin: Danaide (A) und weibliche Faune. W. Runeberg: 18. Bachus und Amor (Marmorgruppe). J. T. Sergel. "26. Ruhender Faun (Marmorstatuette). J. Takanen: '59. Aino; '57. Rebecka. W. Wallgren: "Christuskopf; Büste von Edelfelt (A).

Das Museum des Kunstgewerbevereines enthält sehenswerthe Sammlungen von Erzeugnissen aus Textilstoffen, Leder, Glas, Holz, Metall und Thon, sowie Gemälde von kunstgewerblichem Werth. Kataloge sind zu haben.

10. Westlich von Athenäum, an der Hagasundsgatan, liegt das Haus der freiwilligen Feuerwehr, das 1888 nach Plänen von Høijer erbaut wurde.

Das Haus enthält zu ebener Erde die Räume für die Geräthe, im oberen Stockwerk Festräume, Gymnastik- und Singsaal u. A. Der Festsaal hat sich als Concertsaal sehr gut bewährt. — Die freiwillige Feuerwehr in Helsingfors, die 1864 gegründet wurde, hat bisher, namentlich bevor die städtische Feuerwehr nach grosstädtischem Muster umorganisiert wurde, eine grosse Rolle gespielt, indem sie zur Abwehr mancher drohenden Feuersgefahr kräftig beigetragen.

11. Nicht weit von diesen Gebäuden, an der Ecke der Alexanders- und Östra Henriksgatan, liegt das Studentenhaus. Die Hauptfaçade dieses freistehenden, kleinen, aber doch monumentalen Hauses, das nach Plänen von Dalström erbaut ist, trägt die Inschrift *Spei suae patria dedit* und zeigt einen aus Cement gegossenen, hübschen und sinnreichen Fries, der, von W. Runeberg modelliert, Kleobis und Biton darstellt, wie sie Angesichts des Volkes ihre Mutter ziehen. In Nischen sind auf beiden Seiten Kolossalstatuen von Stigell aufgestellt: „Wainämöinen, die Kantele spielend“ und „Ilmarinen, Plogbill schmiedend“.

Dem schon längst fühlbar gewordenen Bedürfnisse nach einem gemeinsamen Sammelpunkte für die Studenten und einem Orte für die Zusammenkünfte der Abtheilungen wurde früher durch Miethen eines Saales entsprochen. Als aber die Zahl der Studenten immer grösser wurde, erwachte der Gedanke an die Gründung eines eigenen Heimes. Zur Aufbringung der nöthigen Mittel gaben dreifache Studentenuartette in den

Jahren 1858, 1861 und 1870 im ganzen Lande Concerte, die vom solchem Erfolge begleitet waren, dass 1870 die Einweihung des Hauses stattfinden konnte.

Eintritt erlangt man durch den Portier. (Im Sommer fragt man nach dem im Rückgebäude wohnenden »vaktmästare«.) — Das Innere wird hauptsächlich von einem grossen, durch zwei Stockwerke gehenden *Festsaal* in Anspruch genommen, der mit angrenzenden Räumen in Verbindung gesetzt werden kann. Den Fond des Saales ziert ein Gipsabguss von *W. Runcberg's* Gruppe *Apollo und Marsyas*. Im oberen Stockwerk befindet sich der *Singsaal*, ein hoher, tonnenförmig gewölbter Raum mit himmelblauer Decke, die mit Sternen besät ist; ausserdem ist der Saal mit *Ekman's* grosser mythologischer Komposition »Wäinämöinen erweckt die Natur zum Leben« geschmückt. In andern Sälen finden sich Büsten und Portraits von Männern, welche zu dem Studentencorps in naher Beziehung gestanden. — In dem benachbarten Hause in der *Henriksgatan*, das vom Studentencorps angekauft wurde, ist die *Bibliothek der Studenten* untergebracht.

12. Vor dem Studentenhouse liegen die *Henriks-esplanaden*, welche sich vom neuen Theater bis zum Beginne der Landstrasse erstrecken. Hier, am Ende der Esplanade, liegt die *Russische Kaserne* und noch etwas weiter weg das *Finnische Theater*, ein unansehnlicher Holzbau. — An der Stelle, wo die Henriks- und die Theateresplanade (S. 16) unter einem Winkel zusammenlaufen, wird ein freier Platz, *Skilnadstorget*, gebildet, der von stattlichen Privathäusern umgeben ist, von denen namentlich das mit der Façade nach Osten gelegene, nach Plänen von *Höijer* erbaute Gebäude der Lebensversicherungsgesellschaft *Kaleva* die Aufmerksamkeit auf sich lenkt. Gegenüber liegt das kleine, aber doch sehr in die Augen fallende Haus der Lebensversicherungsgesellschaft *Suomi*, das nach Plänen von Baron *Gripenberg* aufgeführt ist. — Vom *Skilnadstorget* führt die schattige *Boulevardsgatan* nach dem *Sandvikstorget*. Auf dem Wege kommt man, links an der Ecke der Georgsgat., an der *Finnischen Mädchenschule* und später auf derselben Seite an der *Schwedischen Mädchenschule* vorüber; auf der rechten Seit der Strasse passiert man die Anlage, in welcher die sog. *Gamla kyrkan* (die alte Kirche) liegt, ein 1826 nach Plänen von *Engel* aufgeführter Holzbau. Am Ende der Strasse liegt zur Rechten das *Alexanderstheater*, das während der Saison gewöhnlich fremden Truppen zu Gastspielen überlassen wird. Die Hauptzierde des *Sandvikstorget* ist das

13. *Polytechnische Institut*, ein zwar einfaches, aber doch vornehm aussehendes, nach Plänen von *Sjöström* aufgeführtes Gebäude, das ausser den Unterrichtssälen, Sammlungen und Laboratorien der Anstalt bis auf Weiteres auch die Amtsräume der Industriebehörde und der Geologischen Kommission enthält.

14. Am gleichen Platze liegt das Sinebrychoff'sche Etablissement (Bierbrauerei und Branntweinbrennerei) und die dieser Firma gehörigen, hübschen und weitgedehnten Anlagen. Vor dem Platze breitet sich der *Sandvikshafen* aus, der gegen die Unruhen des Meeres durch einen mächtigen Wellenbrecher geschützt ist. Längs den Quais ist die Helsingforser *Hafenbahn* geführt.

Die *Hafenbahn*, die einen Kostenaufwand von 1,800,000 Mark verursacht hat, wurde 1894 dem Verkehr übergeben. Sie geht vom Bahnhof aus, passiert einen Tunnel unter der westlichen Landstrasse, verläuft längs der nordwestlichen Grenzlinie der Stadt, kreuzt in einem tiefen Einschnitt die Lappviksgatan und erreicht den *Gräsviken*, worauf sie längs der Quais des Sandvikshafens weiter geht, um an der *Schiffsdocke* vorüber, dem Meeresstrande entlang und längs der Hafsgatan (mit Hafen für Fischhandel) nach dem Brunnsark zu führen, der längs der Parkgatan passiert wird; an der *Katholischen Kirche* ist die Bahn durch einen langen Tunnel geführt, worauf sie, an der *Schiffswerft* vorüber, die Quais des südlichen Hafens erreicht. Eine Promenade längs der 4,7 km langen Bahn, die in weitem Bogen die halbe Stadt umkreist, giebt ein Bild von der Ausdehnung dieser und bietet hübsche Aussichten auf das Meer.

15. Der Theil der Stadt, der südlich von den Esplanaden (S. 15) gelegen ist, wird von der längsten Strasse der Stadt, der Unionsgatan (S. 16) durchschnitten. In dieser ist ein Besuch des 1876 von den verschiedenen Studentenabteilungen gegründeten **ethnographischen Museums der Studenten**, Unionsg. 20, sehr lohnend; das Museum geniesst eine Unterstützung von Seiten der Universität und des Staates, bis der Gedanke an ein Nationalmuseum zur Wirklichkeit geworden ist, welchem dann auch diese sehenswerthen Sammlungen einverleibt werden sollen, die hauptsächlich ein Bild vom Volksleben und den Volkssitten des eigenen Landes geben. *Eintritt* siehe S. 5.

16. Am Ende der Unionsgatan liegt die *Deutsche Kirche* und ihr gegenüber das *Schwedische Normallyceum*. Die Strasse wird auf eine effektvolle Weise von dem auf dem Observatorienberge gelegenen **Astronomischen Observatorium** abgeschlossen, das 1833 nach Plänen von *Engel* erbaut wurde. Von späterem Datum, 1890, ist der freistehende Thurm zur Photographierung des Himmelsgewölbes, an welcher Arbeit sich das finnländische Observatorium mit vielen ausländischen Anstalten nach einem allgemeinen, internationalen Plane beteiligt. — Vom Observatorienberge hat man eine grossartige ****Aussicht** auf die Stadt, ihre Häfen und das Meer. — Auf dem westlichen Theile des Berges befindet sich das grosse *Chirurgische Spital*, von dem die Kaserngatan nach

der Stadt zurückführt. In dieser Strasse und am *Kaserntorget* liegt die in den 20-er Jahren nach Plänen von *Engel* erbaute *Kaserne der Finnländischen Garde*. Auf dem Kasernenhofe ist ein *Monument* zur Erinnerung an die Beteiligung des Bataillons an dem Gefecht bei Gorny Dubniak während des Balkankrieges 1877–78 errichtet.

17. Geht man in der Kaserngatan weiter und biegt dann in die erste (von der Stadt aus gerechnet) Querstrasse links, die Richardsgatan, ein, so kommt man zur

***Volksbibliothek**, die 1881 nach Plänen von *Höijer* mit Gewinnsmitteln der städtischen Ausschank-Aktiengesellschaft erbaut wurde. Das solide und hübsche Gebäude enthält eine gegen eine geringe Abgabe zugängliche Bibliothek und einen geräumigen Lesesaal, die beide von den tieferen Schichten der Bevölkerung fleissig benützt werden. *Eintritt* siehe S. 6.

18. Die Högbärgsgatan, an der die Bibliothek mit ihrer freien Seitenwand gelegen ist, führt bergan nach einer dominierenden Anhöhe, auf welcher das 1892 nach Plänen von *Höijer* erbaute *Feuerwehrhaus* mit seinem hohen *Thurme* gelegen ist, von welchem aus man eine herrliche Vogelschau auf die Stadt geniesst (*Eintritt* siehe S. 5). Nach einem orientierenden Gange durch die Stadt darf man den Besuch des Thurmes nicht unterlassen; der Überblick, den man hier über die Topographie der Stadt gewinnt, lässt alle Einzelheiten zu einem abgerundeten Ganzen zusammenfliessen. Die Aussicht auf den Scherenhof und das Meer ist, namentlich bei Sonnenschein, hinreissend schön. — Nicht weit vom Feuerwehrhaus, etwas weiter aussen, liegt in der Högbärgsgatan die 1893 eingeweihte

19. **Neue Kirche** der lutherischen Gemeinde. Die Pläne zu dieser, in gothischem Stile gehaltenen Kirche mit ihren drei Schiffen und zwei hohen Thürmen (74,2 m) sind, nach einem internationalen Wettbewerbe, vom schwedischen Architekten *Melander* entworfen; die Kirche, welche 2,000 Menschen fasst, ist auf einer, aus behauenen Granitblöcken gebildeten Terasse erbaut, die 21 m über dem Meere liegt.

20. Im Sommer sind, ausser den Anlagen innerhalb der Stadt, die nahegelegenen Parke angenehme und abkühlende Zufluchtsorte. Ganz im Süden liegt der **Brunns-park**, nach welchem man vom südlichen Hafen mittelst

Dampfschaluppen und vom Innern der Stadt mittelst Pferdebahn gelangen kann. Die Endstation dieser befindet sich bei der am Parkrande gelegenen **Katholischen Kirche**, die dem Schutzheiligen Finnlands während der katholischen Zeit, St Heinrich, geweiht ist. Im Parke liegt das **Brunnhaus**, eine beliebte Restauration, die im Sommer ihre Anziehungskraft mit Musik und abendlichen Varieté-Vorstellungen vermehrt. Der mittlere Teil der grünen Umgebung bildet den eigentlichen Park mit seiner eifrig besuchten *Badeanstalt* und den ausgezeichneten *Seebädern*, die an der äussersten Spitze, an der auch die Dampfschaluppen anlegen, genommen werden. Oberhalb der Schwimmanstalt befinden sich auf felsiger Anhöhe alte Batterien, die sog. *Wälle*, mit herrlichem Ausblick auf das Meer. Das übrige Gebiet des Parkes ist in Villengrundstücke eingeteilt. Im östlichen Gebiete liegt die *Villa Cygnæus* (Östra Brunnsparken 17) mit der

Cygnæus-Galerie, die von dem warmen Freunde und Förderer der finnländischen Kunst, *Friedr. Cygnæus*, († 1881) gesammelt und „dem Volke Finnlands“ testamentiert wurde. *Eintritt* siehe S. 5.

Die Galerie, welche gegenwärtig c. 300 Nummern von sehr verschiedenem Werthe umfasst, wird durch Gaben von Künstlern, welche auf diese Weise dem grossen Patrioten ihre Achtung und Dankbarkeit bezogen wollen, fortwährend vermehrt und bildet eine Art historischer Illustration des Lebenswerkes des Stifters. — Kataloge in schwedischer und finnischer Sprache sind in der Galerie zu haben.

Der im nördlichen Teil der Stadt gelegene **Park Kajsaniemi** ist von der Unions- und Mikaelsgatan, sowie durch kleinere Eingänge auch von der Bärgr- und Trädgårdsgat. her zugänglich. Das ausgedehnte Parkgebiet, in dem sich beim Eingang von der Mikaelsgat. her ein *Schwanenteich* befindet, schliesst einen weiten Platz ein, der als Spiel- und Sportplatz der Jugend ebenso beliebt als unentbehrlich ist. In der Nähe der Südseite dieses Platzes steht auf hohem Sockel die *Kolossalbüste* des Komponisten *Friedrich Pacius*. Auf einem von Fliederbüschen umgebenen Hügel, am Ufer des Tölövikens, befindet sich das *Grab des Freimaurers*, das mit einem einfachen, die folgende schlichte Inschrift tragenden Stein bedeckt ist: „Gleichviel ob die Welt erfährt, wer hier ruht, Gott weiss was er gethan, und der Elende segnet sein Andenken“. Unter diesem Steine liegt die irdische Hülle eines

alten Helsingforsers, des als Krieger und Menschenfreund von seinen Zeitgenossen hochgeschätzten Freimaurers, Major *Fredr. Granatenhjelm* († 1784). — Unterhalb des Hügels sieht man das Boothaus des Helsingforser *Ruderklubbs*. — Etwas weiter weg liegt die *Restauration Kajsaniemi*, von der man einen Ausblick auf die grünen Ufer des Tölövikens hat. — Neben Kajsaniemi, von diesem jedoch durch einen Zaun getrennt, liegt der sehenswerthe **Botanische Garten** der Universität mit seinem stattlichen Gewächshaus (Eingang von der Unionsgatan; Zutritt siehe S. 5). — Auf einem, früher zum Parke gehörenden Grundstücke in der Nähe der Bäruggatan ist die **Meteorologische Centralanstalt**, gelegen.

22. Von Kajsaniemi führt, an der Restauration vorüber, ein auf dem Eisenbahndamme angelegter Weg nach dem *Villengebiet des Thiergartens*, auf dem die Wohlthätigkeitsanstalten: *Heim der Alten*, *Heim für unheilbar Kranke* und die *Blindenanstalt* die Aufmerksamkeit auf sich lenken. Längs einer Brücke, welche über die in einem tiefen Einschnitte gehende Eisenbahn geschlagen ist, führt der Weg weiter nach dem

Thiergarten (Djurgården) oder Park Tölö. — Man kann hieher auch mit Ruderboot von Kajsaniemi oder mit Lokalzug (siehe S. 3) oder auch längs der westlichen Landstrasse mit der Pferdebahn (Linie Alexanders- und Henriksgatan) kommen. Diese weit ausgedehnte Parkanlage, die grösste in Helsingfors, ist das Werk eines Helsingforsers, des Kommerzienrathes *H. Borgström* († 1883), dessen von *W. Runeberg* modellierte Bronzebüste zum dankbaren Andenken an den freigebigen, alten Mitbürger auf einem Hügel errichtet wurde, der die Uferparthien des am weitesten nach Norden vorgeschobenen Theiles des Tölövikens beherrscht. In der Nähe der Büste befinden sich *Schule* und *Gewächshäuser* des Helsingforser *Gärtnervereines*, die gleichfalls schöne Früchte von B:s nützlicher Wirksamkeit sind. Besondere Beachtung verdient das von dem warmen Gönner des Vereines, Generalmajor *J. af Lindfors*, erbaute und 1894 geschenkte, grosse Gewächshaus aus Eisen und Glas. Etwas weiter nach dem Innern des Parkes zu kommt man zu der kleinen, reizend gelegenen Restauration *Alphyddan* (Alpenhütte); in der Nähe derselben liegt auf einem Hügel der *Kaiserpavillon*, der im Sommer 1876 gelegentlich des von der Stadt im Parke ver-

anstalteten, grossen Volksfestes aufgeführt wurde, das Kaiser Alexander II. und die Kaiserliche Familie, die damals Helsingfors besuchten, mit ihrer Gegenwart beehrten. — Von der Alphyddan führt ein Waldweg hinauf nach den *Alpen*, einer bergigen Höhe mit weitem, im Süden vom offenen Meere begrenzten **Panorama* der Stadt und ihrer Umgebungen. Auf demselben Berge liegt das grosse Reservoir der Helsingforser Wasserleitung, die sog. Wasserburg (vattenborgen), nach welcher das Wasser von den in Gammelstaden (5 km von Helsingfors) am Flusse Vanda gelegenen, mit Filter versehenen Pumpwerken heraufgeschafft wird. — Führt man mit der Pferdebahn zurück, dann erwartet man den Wagen beim Parkeingange an der westlichen Landstrasse (Västra chausséen). Der Weg führt links an der *Zuckerfabrik Tölö*, an dem früheren Lustgarten *Hesperia* (jetzt Platz für eine Volksschule) und an Frau *A. Karamsin's* hübscher Villa *Hagasund* mit ihrem dichtbelaubten Parke vorüber. Rechts sieht man einzelne Wohnhäuser, meist Arbeiterhäuser.

23. Endlich verdient der im nördlichen Hafen gelegene und im Sommer besonders einladende

Högholmen einen Besuch. Von der Dampfschaluppe, die vom nördlichen Hafen am östlichen Ende der Alexandersgatan abfährt (Überfahrt in 10 Minuten) hat man einen guten Blick auf den am Hafen gelegenen Stadtteil. Högholmen, dessen Anlagen mit Gewinnsmitteln der Ausschank-Aktiengesellschaft hergestellt wurden, bietet dem Besucher, ausser einer *guten Restauration*, das Vergnügen eines im steten Wachsen begriffenen *zoologischen Gartens*, der bereits manche interessante Land- und Wasserthiere beherbergt. Grossartig und vielleicht am fesselndsten von allen Blicken auf das schöne Helsingfors, die umliegenden Scheren und das Meer ist die ***Aussicht* vom höchsten Punkte der Insel, namentlich an einem ruhigen Sommerabend. — Die Insel ist ein, besonders bei der niederen Bevölkerung sehr beliebtes Ziel für sog. Bündelparthien (im Bündel werden gewöhnlich die Utensilien zum Kaffekochen im Freien mitgeführt).

24. Schliesslich mögen die im äussersten Westen der Stadt gelegenen *Friedhöfe* erwähnt werden, welche man mit der Pferdebahn (Linie Norra Esplanad- und Boulevardsgatan) erreichen kann. Die meiste Beachtung verdient der *ältere lutherische Friedhof*, den unter dem

Schatten vieler Bäume manches hübsche Denkmal ziert. Neben ihm, nach Norden zu, ist der neue Kirchhof gelegen; nach Süden zu, getrennt durch einen Weg, liegt der *griechisch-katholische* Friedhof und neben diesen der des *finnländischen Militärs*, sowie der *jüdische*. — Hinter den Friedhöfen liegt auf einer Landzunge und in einem ausgedehnten Parke die Irrenanstalt *Lappviks sjukhus*. Vor den Friedhöfen ist das Gemeindespital *Maria sjukhus* gelegen.

B. Die Umgebungen von Helsingfors.

Bei längerem Aufenthalt in Helsingfors kann der Naturfreund im Sommer lohnende Ausflüge nach dem unliegenden hübschen Scherenhofe machen. Da es hier indessen keine Hotels und Restaurationen gibt, indem auf den Inseln und Landzungen, welche die Dampfboote anlaufen, nur private Villen und Sommerwohnungen vorkommen, bleibt dem Fremden kaum etwas Anderes übrig, als sich auf Tagesausflüge zu beschränken und sich für die Fahrten mit Mundvorrath zu versehen. Am leichtesten ist die unten unter N:o 6 beschriebene Tour auszuführen.

Die auf der Landseite gelegenen Umgebungen der Stadt haben für den Ausländer kein Interesse, weshalb sie hier nur ganz kurz erwähnt werden.

1. Zu den Sehenswürdigkeiten in den Umgebungen der Stadt, die leicht erreicht und in ein par Stunden abgemacht werden können, gehört die

Festung Sveaborg. Die Fahrt dahin macht man im Sommer mit einer der Dampfschaluppen, die vom innersten Winkel des südlichen Hafens alle halbe Stunden via *Blekkholmen* (mit dem Hafen des Nyländischen Yachtclubbes) und *Brunnspark* nach der „Festung“ abgehen; nach dem Brunnspark passiert man die an armierten Batterien reiche Felseninsel *Harakka* und das düstere von Granitmauern umgebene *Långörn*, zu dem der Zutritt nicht gestattet ist. — Im Winter fährt man nach der 3 km entfernten Festung mit Schlitten über das Eis.

Erlaubniss zum Besuche *Sveaborg's* erhält man bei der Kommandantur der Festung, zu der man sich bei der Ankunft sofort begibt; unterlässt man dies, dann

läuft man Gefahr, angehalten zu werden und unverrichteter Dinge nach der Stadt zurückkehren zu müssen.

Sveaborg ist der Name der im Jahre 1749 von dem genialen *Augustin Ehrensvärd* auf 7 Inseln angelegten Festung, welche die Einfahrt nach Helsingfors vertheidigen und als Depot der schwedischen Scherenflotte im finnischen Busen dienen sollte. Die Festung, welcher der stolze Name „Gibraltar des Nordens“ beigelegt wurde, wurde als uneinnehmbar angesehen und ist auch einer Waffenmacht noch nicht zum Opfer gefallen. Ihres schimpflichen Schicksals im Jahre 1808 wurde oben (S. 9) schon gedacht. Im Jahre 1855 war Sveaborg vom 9.–11. Aug. dem heftigen Bombardement der stark armierten, vereinigten französischen und englischen Flotte ausgesetzt, die aus 77 verschiedenartigen Fahrzeugen bestand. Die Festung, deren Kanonen die feindliche Flotte nicht erreichten, erlitt hiebei bedeutende Verluste an Gut und Blut, obschon die Wälle nicht nennenswerth beschädigt wurden. Nach dem Kriege wurden neue Kasernen und Kasematten an Stelle der abgebrannten erbaut und die Armierung nach modernem Muster bewerkstelligt. — Die Besatzung der Festung besteht ausschliesslich aus russischem Militär, weshalb auch die russische Sprache die vorherrschende ist; auf den Inseln befinden sich jedoch einige finnische und schwedische Arbeiter und Dienstboten, für deren Bedürfniss eine Volksschule errichtet wurde, in deren Räumen auch lutherischer Gottesdienst abgehalten wird.

Vom Landungsplatze, der an einem mit Bäumen bepflanzten Quai auf der Insel *Stora Öster Svartö* gelegen ist, betritt man die Festung durch ein Thor und kommt nach kurzer Wanderung nach einem grossen freien Platz, auf dem sich die *russische Kirche* erhebt. Dieser Tempel bietet kein besonderes Interesse; eigenthümlich ist jedoch seine Einfassung, die aus schweren, von je drei alten Kanonen aus der schwedischen Zeit getragenen Eisenketten besteht. Das Innere der hellen Kirche ist einfach; die gewölbten Decken zeigen Spuren von Bombensplittern, die beim Bombardement 1855 das Dach durchbohrten; einer dieser Splitter, der das auf dem Ikonostas angebrachte Bild des Alexander Newsky beschädigte, wird, in Silber eingefasst, vor dem durchbohrten Heiligenbilde verwahrt. — Die Kirche wird von dem im Erdgeschosse wohnenden Kirchendiener vorgezeigt.

Südlich von der Kirche breitet sich eine schattige Esplanade aus, die eigentliche Promenade auf Sveaborg; westlich davon ist die Hauptwache, südlich und östlich sind Wohnhäuser für die Befehlshaber, Gebäude für den Stab und den Officersklubb gelegen; noch weiter nach Süden liegen die Manége, die Artilleriekaserne u. s. w. — Ehe man zur Manége kommt, biegt ein Weg rechts nach unten ab, der über eine Schiffbrücke nach Vargön, dem centralen Teile der Festung, führt; geht man hier immer rechts weiter, so gelangt man zu einem Thorgang, durch den man auf den stillen, von mittelhohen Häusern umgebenen Burghof eintritt, wo sich hoch oben auf einem, von einer Hagedornhecke umgebenen, grünen Hügel das **Grabdenkmal Ehrensvärd's* befindet.

Ehrensvärd, der 1772 starb, hatte den Wunsch ausgesprochen, dass seine irdische Hülle innerhalb der Wälle Sveaborgs zur Ruhe gebettet werden möchte. Seine Leiche wurde deshalb auf einem Schiffe der von ihm geschaffenen Scherenflotte nach Wargö gebracht, wo sie bestattet wurde. Auf dem Grabe liess *Gustaf III.* im Jahre 1788 das Monument errichten, das noch jetzt sehr in Ehren gehalten wird. Zu dem von *Sergel* ausgeführten Modell hatte der König selbst den Entwurf gemacht.

Von Wargö führt der Weg nach *Gustafsvärd*, dem am weitesten nach Süden vorgeschobenen Teil der Festung und einer ihrer wichtigsten und am stärksten befestigten Citadellen, welche die schmale, aber tiefe Einfahrt nach Helsingfors beherrscht; auf der anderen Seite des Sundes liegt die während der letzten Decennien stark befestigte *Alexandersön*.

2. *Das Gebiet an der nach Gammelstaden führenden östlichen Landstrasse.* Vom nördlichen Ende der Unionsgatan führt die *Långa Bron* (lange Brücke) über den Sund, der den Tölöviken mit dem nördlichen Hafen verbindet, nach *Broholmen*, früher einer Insel, deren nördliche Seite in Folge von Auffüllungen jetzt mit dem Festlande in Verbindung steht. Hier beginnt die Landstrasse, die sich von Helsingfors ostwärts an der Küste des finnischen Meerbusens hinzieht. Ein Gang auf der Landstrasse, längs welcher c. 2 km Pferdebahn gelegt sind, bietet dem Touristen Nichts von besonderem Interesse. Die Niederlassungen in dieser Gegend sind zum grossen Teile durch die Fabriken bedingt, die auf dem Ufergebiete rechts von der Landstrasse angelegt sind; man sieht hier meist Arbeitshäuser. 5 km von der Stadt entfernt liegt

Gammelstaden, der Ort des alten Helsingfors, von dem jedoch kaum mehr eine Spur vorhanden ist. Am

Flusse Vanda, etwas unterhalb der über denselben führenden Strassenbrücke, liegt die *Pumpen- und Filtrier-Station* der Helsingforser *Wasserleitung*, die bei einem Besuche in Gammelstaden besichtigt zu werden verdient.

Die *Wasserleitungsanlage*, die von einer ausländischen Gesellschaft in Angriff genommen, aber schon 1876 von der Stadt übernommen wurde, versieht Helsingfors mit Flusswasser aus der Vanda, das nach gehöriger Filtrierung nach dem auf dem Thiergartenberge (vergl. S. 28) gelegenen Reservoir gepumpt wird, um sich von da in das Röhrennetz der Stadt zu ergiessen.

Zur Zeit des *Eisbruches* (gewöhnlich Ende April) bietet der Gammelstadsfall ein imponantes Schauspiel, wenn die Eismassen, welche der in Folge des Thauwetters steigende Fluss mit sich führt, den Fall herunterstürzen.

3. *Mit Lokalzug nach Malm.* Vom Bahnhof gehen im Sommer 5 Mal täglich Lokalzüge nach der Station Malm. Die Züge gehen auf dem ausserhalb des Bahnhofgebäudes, an der Brunnskatan gelegenen Geleise ab. Am Parke Kajsaniemi (S. 26) vorüber führt die Bahn längs eines im Tölöviken aufgefüllten Dammes nach *Djurgården* (S. 27), wo sich der erste Haltpunkt (2 km) befindet; die Bahn geht dann über eine Wiese nach *Fredriksberg* (3 km), wo das Hafengeleise nach dem Ladeplatz in Sörnäs abzweigt, und durch coupiertes Terrain weiter nach *Äggelby* (8 km), wo Villen entstanden sind und wo sich, in einiger Entfernung links von der Eisenbahn die Bahn des Velocipedklubbes befindet. Von hier führt die Eisenbahn über theilweise wohl bebaute Felder, überschreitet den Fluss Vanda und erreicht den Haltpunkt *Boxbacka* (10 km). Hier, wie auch längs der Bahn bis zur Station *Malm* (11 km) und in der Umgebung derselben sind von Städtern Sommervillen erbaut worden. — Etwas Besonderes bietet übrigens diese Bahnstrecke dem Naturfreunde nicht. — In der Nähe der Station Malm liegt der 1894 eingeweihte, neueste Helsingforser *Friedhof*, der mit der Station durch eine schmalspurige Nebenbahn verbunden ist.

4. Nach der im westlichen Scherenhof gelegenen *Fölisön* kann man im Sommer eine lohnende Tour sowohl zu Lande als mittelst Dampfschaluppe machen. Will man den Ausflug zu Lande antreten, dann benützt man die längs der westlichen Landstrasse (S. 3) gehende Pferdebahn, die in der Stadt durch die Alexanders- und die Östra Henriksgatan führt. Gleich nachdem man an der Zuckerfabrik Tölö (2 km) vorbeigekommen, verlässt man die Pferdebahn bei einem mit Wegweiser ver-

sehenen, nach links abzweigenden Seitenweg. Dieser Weg führt dem Ufer des Edes- und Hummelvikens entlang an einer grossen Zahl reizend gelegener Villen vorüber und gewährt hübsche Ausblicke auf die genannten Buchten und das im Hintergrunde sichtbare Meer. Nach einer etwa 3 km langen Wanderung erreicht man das Landgut *Meilans*, von dessen Ufer eine lange Brücke nach Fölisön hinüberführt. — Die nach Fölisön fahrenden Dampfschaluppen legen am *Sandvikshafen* (vergl. S. 3) an. Auf der c. 20 Minuten dauernden Fahrt passiert man *Busholmen*, *Drumsö* (links), *Lappudd* und *Sandudd* (rechts). — Wer über ein paar Stunden verfügen kann, thut am besten, sich zu Lande hinzubegeben und zu Wasser zurück zu fahren, oder auch umgekehrt.

Fölisön, das der Stadt gehört und dessen Anlagen mit Gewinnsmitteln der Ausschank-Aktiengesellschaft geschaffen wurden, ist im Sommer ein beliebtes Ziel für Ausflüge. Im Walde der Insel kann man angenehme Spaziergänge machen; von Höhen und Landspitzen hat man hübsche Blicke auf die umliegenden Scheren und das ganz im Süden sichtbare Meer. Auf der Insel befindet sich eine einfache Restauration, in der Kaffee, Thee, Bier u. A. zu haben ist.

Die Boote, welche Fölisön anlaufen, setzen gewöhnlich ihren Weg nach dem nahegelegenen schönen Landgute *Munksnäs* und nach verschiedenen Landungsbrücken an den mit Villen bebauten Inseln *Granö* und *Löfö* fort. Dahin führt übrigens auch ein Landweg, der die Fortsetzung des oben erwähnten Uferweges nach der Brücke zwischen *Mejlans* und Fölisön bildet.

5. Der *westliche Scherenhof* wird von verschiedenen Dampfboten befahren, welche nach den vielen dortgelegenen Villen und Sommerwohnungen der Helsingforser regelmässige tägliche Touren machen.

Die Boote fahren von der innersten Ecke des südlichen Hafens ab; ihre Touren sind in den Tageszeitungen annonciert. Im Allgemeinen kann ein Ausflug hierher nicht in einem Tage gemacht werden, indem die Boote Nachmittags (3 Uhr) von Helsingfors abfahren und am folgenden Vormittag (10 Uhr) in der Stadt wieder eintreffen. Restauration an Bord. Hotels und Restaurationen giebt es bei den angelaufenen Landungsbrücken nicht, mit Ausnahme von *Bobäck* im Kirchspiel Esbo, woselbst sich ein kleines, aber gutes Hotel mit Helsingforsen Preisen befindet.

Die Dampfboote machen folgende Touren:

a) *Nach Esboviken und Bobäck* (Dampfboot Adlercreutz). Vom Hafen weg geht es am Brunnsark und Sveaborg vorüber nach den im äusseren Scherenhof gelegenen Inseln, auf denen sich eine Menge Villen be-

finden; nachdem etwa ein Dutzend Landungsbrücken angelaufen sind, wird der Kurs, der bisher südwestlich gewesen, nordwestlich und das Schiff steuert nach den vielen Landungsbrücken des inneren Scherenhofes, um endlich in dem ganz innen im *Esboviken* gelegenen *Bo-bäck* anzukommen.

b) Nach *Långviken* in Kyrkslätt (Dampfboot Thor 3 Mal wöchentlich). Nachdem der Brunnspark passiert ist, wird mit westlichem Kurs durch den inneren Scherenhof gesteuert, an dem grossen und schönen *Drumsö* (links) vorüber längs der nördlichen Karlöbucht, in welcher verschiedene Landungsbrücken angelaufen werden; dann geht es an *Svinö* vorüber durch den ausgebaggerten Svinösund nach der Einfahrt zum *Esboviken* und, nachdem dieser durchquert ist, nach dem *Långviken*, in welchem die Landungsbrücke am *Storm'schen* Gute das Ziel ist.

c) Nach *Hvitsand* in Kyrkslätt auf der Halbinsel Porkkala (Dampfboot Thor 3 Mal wöchentlich). Das Fahrwasser ist bis zur Einfahrt in den *Esboviken* dasselbe wie oben b), worauf mit südwestlichem Kurs an *Medvastö*, dem schönen *Hirsala*, das in einem schmalen Sunde mit belaubten Ufern passiert wird, *Skyttö* und *Johannevik* vorüber nach der Landungsbrücke bei *Hvitsand* gefahren wird.

6. Der *näher gelegene östliche Scherenhof* wird regelmässig 3 Mal täglich von Dampfschaluppen befahren, welche die folgenden 3 Routen machen:

a) Vom nördlichen Hafen (Ende der *Alexandersgatan*) durch den *Brändösund* und *Degerökanal* nach *Botbyviken*.

b) Vom nördlichen Hafen nach *Turholm*, durch den *Degerökanal* an *Vådö* vorüber, nach *Degerögård* und *Svalviken*.

c) Vom nördlichen Hafen über die *Kronbärgsbucht* nach *Stansvik*, durch den *Estnässund* nach *Jollas* und *Willinge*.

Auf allen diesen Routen, die an vielen, auf Inseln und Landspitzen belegenen Villen vorüberführen, werden eine Menge Landungsbrücken angelaufen. Auf jeder dieser Routen kann ein lohnender Ausflug von 3—4 Stunden gemacht werden. Den grössten Gewinn hat man jedoch, wenn man die Routen b) und c) kombiniert: man fährt mit b) nach *Degerögård*, geht von dort über

das Degeröland nach *Turholm* und *Stansvik* (c. 3 km) und kehrt mit c) zurück. — Wenn es die Zeit erlaubt, dann empfiehlt es sich, in diesen Scheren einen ganzen Tag im Ruderboote (vergl. S. 3) zuzubringen, in welchem Falle man am besten um das Degeröland herumrudert; man fährt an *Turholm* vorüber durch den *Degerökanal* und *Vädösund* östlich von *Degerö* nach *Willinge* und retour durch den *Willinge-* und *Esnässund* an *Stansvik* vorüber nach der Stadt.

7. Nach *Sibboviken* und den entlegeneren östlichen Scheren geht täglich, ausser an Sonntagen, das Dampfboot *Sibbo* von der innersten Ecke des südlichen Hafens ab. Die Touren werden in den Tageszeitungen annonciert. Die Abfahrt von Helsingfors erfolgt Nachm. 3 Uhr und die Rückkunft am folgenden Vorm. 10 Uhr. Restauration an Bord. — Diese Tour ist, obgleich sie an hübschen Scherenparthien vorüberführt, dem Fremden nicht recht zu empfehlen, weil noch Nichts für seine Verpflegung geschehen ist.

II. St. Petersburg—Helsingfors.

Zwischen St. Petersburg und Helsingfors findet das ganze Jahr über ein regelmässiger Personenverkehr mit der Eisenbahn statt, indem täglich 2 Züge — der eine Morgens, der andere Abends (mit Schlafwagen) — von jeder Endstation abfahren. Näheres in den Fahrplänen.

Im Sommer ist die direkte Dampfschiffahrt angenehmer. Abgang von den Endstationen 5 Mal wöchentlich Nachm. (siehe die Fahrpläne); Dauer der Fahrt: c. 17 Stunden; comfortabel eingerichtete Schiffe mit guter Restauration.

A. Eisenbahnfahrt St. Petersburg—Helsingfors.

1. *St. Petersburg—Wiburg.* Vom Bahnhofe in St. Petersburg führt die Bahn durch eine wenig naturschöne, aber mit Sommerwohnungen für Petersburger dicht bebaute Gegend; die Stationen folgen wegen des lebhaften Lokalverkehrs in kurzen Entfernungen auf einander. In *Walkeasaari* (Restauration), 32 km, der letzten Station auf russischem Boden, findet bei der Fahrt nach St. Petersburg Zollvisitation statt. Kurz nach der Ausfahrt

aus der Station überschreitet die Bahn den kleinen Grenzfluss *Systerbäck*, worauf sie auf finnländisches Gebiet übertritt; hier ist die erste Station *Kuokkala*, 42 km; dann folgt *Terijoki*, 50 km., wo bei der Fahrt von St. Petersburg das Gepäck visitiert wird.

Ein paar km südlich von dieser Station ist die Sommerstadt *Terijoki* entstanden, wo dem Petersburger alle Annehmlichkeiten eines hochentwickelten Comforts geboten werden. 3 km südlich von Kuokkala liegt *Afanasi*, ein ähnlicher, obschon etwas weniger fashionabler Ort.

Die Landschaft behält auf der folgenden Strecke den einförmigen Charakter des flachen, mit niedrigem Wald bestandenen, unbebauten Landes bei. Niederlassungen sieht man nur in der Nähe der Stationen. Bei diesen, sowie an den Ufern mehrerer, seitwärts von der Bahn gelegener, reizender Seen sind eine Menge Villen und Sommerwohnungen für Petersburger entstanden. Die Stationen sind: *Raivola*, 59 km; *Mustamäki*, 65 km und *Nykyrka*, 74 km.

Von der Station zur Kirche, neben welcher sich eine Pferdestation befindet, sind es 10 km; auf einer Anhöhe sieht man die neue, den Bedürfnissen dieser Gegend angepasste *Volkshochschule*. Die hübschen Umgebungen sind der Beachtung werth. Im Kirchspiel Nykyrka findet sich ein bedeutender, im 18. Jahrhundert angeplanter Lerchenwald.

Der Radfahrer kann in dieser Gegend eine lohnende Tour auf guten Wegen durch die Kirchspiele Nykyrka und *Kuolemajärvi* machen, in welchen die schönen Seen *Halolan-* und *Halilanjärvi*, *Kaukjärvi* und *Kuolemajärvi* gelegen sind; ihre Ufer, sowie die zwischen ihnen liegenden grünen Flussthäler sind dicht bebaut und sehr begehrte Villenplätze. — Von der Kirche in Kuolemajärvi setzt man die angenehme Fahrt nach dem Dorfe *Muurila* (Pferdestation) fort, das auf steiler Uferhöhe am flachen, offenen Strande des finnischen Meerbusens interressant gelegen ist; von da geht es auf der Uferstrasse nach der am Björkö und gelegenen Kirche in *Björkö*, 24 km. Auf dieser Strecke mit ihrem fast ununterbrochenen Ausblick auf das offene Meer kommt man in der Nähe von Muurila an mehreren grossen *Dünen* vorüber. Der feine Sand wurde hier von den Seewinden in ungeheuren, Schneewehen gleichenden Massen aufgethürmt und hohe Bäume vom Sande mehrfach so eingebettet, dass nur die Gipfel über der Sandfläche zu sehen sind. — Von Björkö führt ein für Radfahrer guter Weg bis nach Wiborg, 49 km. — Von Muurila führt eine Landstrasse dicht am Meeresstrande bis nach St Petersburg; sie ist aber sandig und deshalb nicht sehr geeignet für Radfahrer, die besser thun, die weiter innen im Lande, durch das Kirchdorf Nykyrka gehende allgemeine Poststrasse zu benützen.

Die beiden folgenden Stationen *Perkjärvi*, 88 km und *Galitzina*, 100 km sind als Anknüpfungspunkte für einen namhaften Lokalverkehr von dem zwischen der Bahn und dem Vuoksen gelegenen Gebiete von Bedeutung.

In diesem Gebiete findet der Radfahrer gute Landstrassen und hat ein lohnendes Ziel in einer Dampfschiffahrt auf dem schönen Flusse *Vuoksen* (siehe unten IV, C), welche Fahrt am besten mit einem Besuche am *Imatra* (siehe unten IV, B) kombiniert wird.

Bei der Station *Perkjärvi* liegt der kleine See *Perkosenjärvi* und 4 km östlich *Perkjärvi*, um welche beide eine Menge Sommervillen entstanden sind. Geht man auf dem Wege ostwärts weiter, dann kommt man links am grossen *Mohla*-See, 8 km von der Station, vorüber und erreicht das Dorf *Kyyrölä*, 18 km, das am See *Yskjärvi* im Kirchspiel *Mohla* gelegen ist. Der Weg ist ohne Interesse, aber das stadthähnliche Dorf verdient einen Besuch. Dasselbe ist das grösste der vier, während der grossen Unruhen in dieser Gegend gegründeten Dörfer, deren Einwohner aus dem Inneren Russlands hierher gebracht wurden. Diese Kolonisation hatte den Zweck, die damals öde Waldgegend zu bevölkern und den Weg zwischen *S:t Petersburg* und *Wiburg* sicher zu machen. Die Einwohner haben ihre Nationalität und die Sitten ihrer Heimath unverändert beibehalten; der Ackerbau wurde bis in die jüngste Zeit, als die Teilung des Grundbesitzes begann, nach russischer Art gemeinschaftlich betrieben. Bis auf Weiteres und bis die Teilung zu Ende geführt ist, sind alle Häuser längs einer breiten Strasse dicht an einander gebaut. Einen Besuch in einem Hause darf man nicht versäumen; es herrscht überall grosse Reinlichkeit. Ausser von Ackerbau lebt die fleissige Bevölkerung von Töpferei und Malerarbeit. — Im Dorfe befindet sich ein gutes Gasthaus mit Pferdestation. Seitwärts von dem Platze, auf dem die 1894 abgebrannte (griechisch-orthodoxe) Kirche gestanden, liegt am abschüssigen Ufer des *Yskjärvi* die Kaserne der *Reservkompagnie Kyyrölä*.

Von *Kyyrölä* geht die Landstrasse in einiger Entfernung südlich und östlich von dem eigentümlichen, jetzt verschlammten *Äyräpääjärvi*, welcher See im Frühjahr und Herbst ein Sammel- und Ruheplatz unzähliger Seevögel auf ihrem Wanderfluge ist, weiter nach der Pferdestation *Pöläkkälä*, die nicht weit von einer Dampfschiffstation am *Vuoksen* gelegen ist (siehe unten IV, B). Die ganze Strecke von der Station *Perkjärvi* hierher beträgt 44 km.

Beabsichtigt man, von der Eisenbahn Anschluss an das Dampfschiff auf dem *Vuoksen* zu erreichen, dann kann auch ein von der Station *Galitzina* ausgehender Weg benutzt werden. Dieser, der ein paar km kürzer ist, führt nördlich vom *Mohla*-See über die Landenge zwischen diesem und dem *Äyräpääjärvi*, woselbst man an den *Mohla-Schanzen* und Wällen vorüberkommt, die bei der Brücke über den die beiden Seen verbindenden Fluss gelegen sind. Über diese Landenge führt die allgemeine Landstrasse von *S:t Petersburg* nach *Wiburg*, weshalb der Platz in früheren Zeiten eine wichtige Vertheidigungsposition bildete. Während der grossen Unruhen wurden hier von den Russen Bollwerke aufgeworfen, welche am 26. April 1711 von Lieutenant J. H. von Fieandt eingenommen wurden, wobei ihm eine reiche Beute in die Hände fiel.

Bei der Pferdestation *Kuusa* trifft dieser Weg mit dem oben erwähnten, durch *Kyyrölä* führenden zusammen.

Die folgende Strecke mit den Stationen *Kämärä*, 107 km, *Säiniö*, 119 km und *Wiburg* (Restauration) 129 km hat kein besonderes Interesse.

Wiburg, der Knotenpunkt der Bahn nach dem *Imatra* und nach *Karelen*, ist der Ausgangspunkt für eine Menge besonders lohnender Touren; in Betreff dieser und der Stadt siehe unten IV, A, B.

2. *Wiburg—Kouvola*. Wenn der Zug *Wiburg* verlässt, hat man (links) einen hübschen Blick auf die Stadt und den inneren Hafen mit dem imposanten Schlosse im Vordergrund. Etwas später erhält man

(links) eine Aussicht auf den *Wiburg'schen Busen* und (rechts) auf Binnengewässer. Dann führt die Bahn durch Gegenden, die wenig oder gar kein Interesse haben; der Anbau ist spärlich und die Natur zeigt fast ununterbrochen Wald. Die Stationen sind: *Hovinmaa*, 12 km; *Nurmis*, 18 km und *Simola* (Restauration), 40 km.

Von *Simola* zweigt nördlich die Bahn nach *Willmanstrand*, 19 km, ab, durch welche der Verkehr auf den Gewässern des *Saima*-Gebietes Anschluss an die Haupt-Eisenbahnlinie erhält. *Willmanstrand* siehe V, A.

Zwischen den folgenden Stationen, *Pulsa*, 50 km und *Luumäki*, 62 km, beleben eine Menge Waldseen die Aussicht aus dem Coupéfenster. Bei der zuletzt genannten Station hat sich die Bahn auf das Terrain erhoben, das die gleichförmige Wasserscheide zwischen den weit ausgedehnten Gewässern des inneren Landes und dem 50—60 km breiten Küstengebiet mit seinem gelinden Abfall nach dem Meere hin bildet. Die Aussicht von der Bahnlinie ist einförmig, sie zeigt die magere Natur des kargen unbebauten Bergrückens und lässt den Reisenden weder die Reize der nördlich ganz in der Nähe gelegenen Binnensee-Landschaft, noch die Bodenkultur ahnen, die nach Süden hin in den Flusstälern und auf den Küstenebenen geschaffen ist. Auch der geringe Lokalverkehr an den Stationen trägt zur Erhöhung des öden Eindruckes bei. Die Stationen sind: *Davidstad*, 74 km; *Kaipiais* (Restauration), 98 km; *Uttis*, 108 km und *Kouvola* (Restauration), 121 km.

Von *Kouvola* zweigt die nördlich nach *Kuopio* gehende *Savolaks-Bahn* (siehe unten V, F) und die *Kotka-Bahn* ab.

Seitentour nach Kotka. Die *Eisenbahn Kouvola—Kotka* führt von *Kouvola* über ein Haideland und nähert sich nach 5 km dem östlichen Ufer des Flusses *Kymmene*, in dessen Nähe sie dann verläuft. Station *Myllykoski*, 13 km, Anschlusspunkt für den Verkehr vom Kirchspiel *Sippola* und den am Flusse gelegenen Holzschleifereien *Ummeljoki* (am westlichen Ufer) und *Myllykoski* (am östlichen Ufer desselben Falles). Station *Inkeröis*, 22 km, nicht weit von der am östlichen Ufer des *Anjala*-Falles gelegenen Holzschleiferei gleichen Namens.

Das grossartige Etablissement *Inkeröis* (das der Tammerforscher Leinenspinnerei-Aktiengesellschaft gehört), steht mit der Station durch eine kurze Nebenbahn in Verbindung. Oberhalb der Fabrik befindet sich eine Fähre; von der westlichen Landungsstelle derselben herrlicher *Uferweg* mit mehreren *Ausblicken* flussaufwärts bis zum gewaltigen und wasserreichen *Anjala-Fall*, dem grössten im ganzen Flusse; der Fall ist von saftiger Ufervegetation umgeben.

Das am Falle schön gelegene Gut **Anjala** ist eine alte Besizung des Wrede'schen Geschlechtes; im Jahre 1843 wurde es vom finnländischen Staate angekauft und dem damaligen Generalgouverneur, Fürst Menschikoff doniert; jetzt, nach dem Erlöschen des fürstlichen Geschlechtes, ist es an den Staat zurückgefallen. In der Flusströmung unterhalb des Gutes einträglichler Lachsfang. — Oberhalb des Falles sammelt sich im Sommer jede Woche eine ungeheure Menge Baumstämme an, die nur an Sonntagen den Fall hinunter gelöst werden dürfen; das Wirbeln der Stämme bei ihrem Sturze ist ein imposantes Schauspiel. — Der Name des Gutes ist in der finnländischen Geschichte durch die Verschwörungen des sog. Anjala-Bundes gegen Gustaf III. während des Krieges 1788–89 vorwiegend.

Auf der folgenden Strecke entfernt sich die Bahn vom Flusse und durchschneidet bis zur Station *Tavastila*, 38 km, ein einförmiges Waldgebiet.

Tavastila ist der Anschlusspunkt für den Verkehr mit Fredrikshamn, 16 km. Bei der Ankunft des Zuges sind Fuhrwerke nach Fredrikshamn für 3–5 M. zu haben.

Fredrikshamn siehe S. 43.

Nach Tavastila nähert sich die Bahn wieder dem Flusse; nicht weit von diesem liegt auf der Ostseite die Station *Karhula*, 42 km.

Nicht weit von der Station liegt an dem jäh abstürzenden *Högfors-Falle* im östlichsten Arm des Kymmene die Holzschleiferei *Högfors*; 2 km südlich liegen die, eine kleine Stadt bildenden *Karhula-Fabriken*: Glasbläserei, Dampfsäge, mechanische Werkstätte und Ziegelfabrik.

Bald nach dieser Station überschreitet die Bahn oberhalb Högfors den östlichsten Flussarm, durchschneidet eine im Flusse gelegene Insel, überschreitet bei *Kalliokoski* den anderen Arm und erreicht den Haltpunkt *Kymnlinna*, 46 km (siehe S. 46), bei welchem die Festung *Kymmene* oder *Huuma* mit russischer Garnison liegt.

Die Bahn, die beim Haltpunkt das nördliche Ende einer langgestreckten Insel erreicht hat, folgt der Längsrichtung dieser nach Süden, überschreitet einen Sund mit schöner **Aussicht* (auf die Rhede von Kotka im Osten und einen Meerbusen im Westen) und gelangt auf die Insel *Kotka*, auf welcher die *Stadt Kotka*, 53 km, gelegen ist.

Kotka und Umgebungen siehe unten S. 44.

3. *Kouvola-Riihimäki*. Gleich nachdem die Bahn Kouvola verlassen, überschreitet sie auf stattlicher Brücke den mächtigen Fluss *Kymmene*, der nach beiden Seiten der Bahn schöne *Ansichten* gewährt. Die Bahn führt nun durch Gegenden, in denen man die Bodenkultur allenthalben aus den Coupéfenstern gewahr wird. Die Stationen sind: *Kymmene*, 127 km; *Kausala*, 143 km;

Nyby, 162 km; *Villähtis*, 172 km und *Lahtis* (Restauration), 182 km.

Die Station *Lahtis* hat Bedeutung als Durchgangspunkt für den Verkehr nach den um die Gewässer des Päijänne herumliegenden Gegenden, in welchen die Städte *Jyväskylä* und *Heinola* gelegen sind. Im Anschlusse an die Personenzüge gehen vom Bahnhofe Züge nach dem Hafen am *Wesijärvi*, 3 km, ab, von wo ein regelmässiger Verkehr mit den genannten Städten stattfindet. Nördlich vom Bahnhofe breitet sich der **Marktflecken** *Lahtis* aus, der in Folge mehrerer grösserer Feuersbrünste nach einem neuen Plane mit breiten und geraden Strassen aufgebaut ist. Die Pfordstation befindet sich in der Nähe des Bahnhofes. — Die Helsingforser Vereinsbank hat in *Lahtis* eine Filiale. — Von der zwischen dem Bahnhof und der Ortschaft gelegenen Anhöhe hat man eine weite *Aussicht* auf den schönen *Wesijärvi* und Umgegend. Von *Lahtis* führt ein 10 km langer Fahrweg nach dem Gute *Messilä*, in dessen Nähe sich der *Tiurismäki*, der höchste Punkt des südlichen Finnland, mit besonders schöner *Fernsicht* auf den *Wesijärvi* und Umgegend erhebt. Der Fussgänger erreicht *Messilä* auf einem kürzeren, 7 km langen Wege, der durch das Dorf *Jalkaranta* am Ufer des *Wesijärvi* führt.

Gleich nach *Lahtis* kommt man an der Holzrollenfabrik der Aktiengesellschaft *Tornator* vorüber. Die Bahn führt jetzt wieder durch weniger bebaute Gegenden, als vorher. Die Stationen sind: *Herrala*, 197 km; *Järvelä*, 209 km; *Lappila*, 215 km; *Ois*, 226 km und *Hikiä*, 233 km, alle Anschlusspunkte für einen unbedeutenden Lokalverkehr. Dann folgt *Riihimäki* (Restauration), 241 km, ein wichtiger Knotenpunkt für die nord- und westwärts führenden Hauptbahnen nach Tavastland, Österbotten und Åbo; siehe unten VII. Am Bahnhofe ein gutes Hotel.

4. *Riihimäki—Helsingfors*. Die Bahn, die bisher westliche Richtung gehabt, wendet sich nun in öder, einförmiger Gegend nach Süden und erreicht *Hyvinge* (Restauration und Hotel) 253 km.

Hyvinge ist der Knotenpunkt für die Bahn nach *Hangö*; siehe unten III, c. In der Nähe des Bahnhofes, der in hochgelegenen trockenen Waldgebiete eine gesunde Lage hat, ist 1896 ein Sanatorium für Lungenkranke erbaut worden.

Die folgenden Stationen sind: *Jokela* (in der Nähe bedeutende Ziegelbrennereien), 264 km; *Träskända*, 275 km und *Kervo* (Restauration) 283 km.

In *Kervo* zweigt östlich die von einer Aktiengesellschaft betriebene Bahn nach *Borgå*, 33 km, ab. Die Bahn führt durch wohl angebaute Gegenden mit mehreren ansprechenden Ausblicken. **Borgå** siehe unten S. 48.

Nachdem die einförmige Waldstrecke bis *Korso*, 289 km, durchfahren ist, kommt der Zug auf die Ebene bei *Dickursby*, 296 km, heraus, passiert *Malm*, 301 km (siehe oben S. 32) und gelangt schliesslich auf einem über den Tölviken führenden Damm nach Helsingfors, 312 km.

Helsingfors siehe oben S. 1.

B. Direkter Wasserweg: St. Petersburg—Helsingfors.

Die grossen, bequem eingerichteten, finnländischen Passagierdampfer der Linie St Petersburg—Helsingfors—Stockholm bieten im Sommer die angenehmste Reisegelegenheit nach Helsingfors. Sie fahren von den Hafenuais in *Vasili Ostrow* ab, passieren *Kronstadt* und bleiben dann auf offener See bis zu der, mitten im finnischen Meerbussen gelegenen, hohen schönen Insel *Hogland* mit ihren Leuchthürmen.

Hogland (Hochland) ist eine vereinzelte, 12 km lange und $1\frac{1}{2}$ –3 km breite, steil aus dem Meere aufsteigende Insel. Die drei höchsten Punkte liegen 106 m, 147 m und 158 m über dem Meere. Auf der Insel befinden sich zwei Dörfer, das eine am nördlichen Ende mit c. 580 Einwohnern, das andere mitten am östlichen Ufer mit c. 250 Einwohnern, welche theils Fischfang und Seehundjagd, theils Küstenfrachtfahrt betreiben. Ein Besuch auf dieser interessanten Insel ist dem Naturfreunde sehr zu empfehlen; man fährt am besten von der 40 km entfernten Stadt Kotka (siehe unten S. 44) an der finnischen Küste mit einem heimkehrenden Lootsenboot hinüber. Es ist räthlich, sich in Kotka zu verproviantieren, falls man sich nicht mit der einfachen Kost eines Fischerheims begnügt.

Bei gutem Wetter wird die Reise auf offener See bis zur Einfahrt nach Helsingfors fortgesetzt; bei schlechtem Wetter wird oft (den Passagieren zu Liebe) näher an der Küste durch die schönen *Pellinge-Scheren* gefahren, die Kaiser Alexander III. bei seinen Besuchen in den finnischen Scheren mit Vorliebe als Ankerplatz auswählte. Westlich von Pellinge breitet sich wieder das offene Meer aus bis zum Leuchthurm *Gråhara*, der die an der *Festung Sveaborg* (siehe oben S. 32) vorüberführende Einfahrt zum Hafen von Helsingfors markiert. Gleich hinter der Festung thut sich das grossartige Panorama des südlichen Hafens auf, das die schönste, ihres Gleichen suchende, Ansicht von Helsingfors gewährt.

C. Küstenfahrt: St. Petersburg—Helsingfors.

Ausser den oben unter A. und B. beschriebenen, bequemeren Routen kann man die Reise von St Petersburg nach Helsingfors auch längs der Küste machen, entweder mit dem Dampfboot, das alle am finnischen Busen gelegenen Küstenstädte anläuft, oder auf der alten

Poststrasse. Erstere Route empfiehlt sich nur für Solche, welche Herr ihrer Zeit sind und die Scheren sehen oder auch eine der kleinen Küstenstädte besuchen wollen; die andere Route ist nur für den Radfahrer verlockend.

1. *St Petersburg—Wiburg*. Der Landweg ist oben S. 35 schon besprochen. Die Seereise kann man mit einem der kleineren, durch Wiburg nach den finnischen Binnenseen fahrenden Dampfbooten machen, welche regelmässigen Verkehr unterhalten; Dauer der Fahrt: c. 12 Stunden. Die Fahrt geht an Kronstadt vorüber auf offener See bis *Björkö Sund*, von da über eine grosse Bucht nach *Trångsund*, der starkbefestigten Einfahrt nach Wiburg.

Trångsund ist der Lade- und Lagerplatz Wiburgs für den bedeutenden Holzexport des Innern des Landes; auf der Rhede laden im Sommer oft mehrere Dutzend Schiffe auf einmal und gewähren dadurch einen lebendigen Anblick.

Von Trångsund fährt man etwa in einer Stunde über den Wiburg'schen Busen nach Wiburg, das mit seinem sich über der Stadt erhebenden Schloss und seinen Kirchthürmen ein ansprechendes Bild giebt.

Wiburg, siehe unten IV, A.

2. *Wiburg—Helsingfors*. Der Radfahrer kann auf dieser Strecke gute Landstrassen benützen und hat andererseits genügende Abwechslung im Charakter der Landschaft. Die Pferdestationen sind meist zugleich Gasthäuser. Auf dem Wege kommt man durch sämtliche Küstenstädte; diese siehe unten S. 43—48. Die Entfernungen sind: Wiburg—Fredrikshamn 120 km, Fredrikshamn—Kotka 32 km, Kotka—Lovisa 53 km, Lovisa—Borgå 47 km, Borgå—Helsingfors 60 km.

Zum *Seeweg* hat man 4 Mal wöchentlich auf bequemen Küstendampfern Gelegenheit. Abfahrt von den Endstationen, Wiburg und Helsingfors, 2 Uhr Nachts, Ankunft 8 Uhr Abends.

a) Von Wiburg fährt das Schiff, nachdem es *Trångsund* (vergl. oben S. 42) passiert, über eine offene Bucht und kommt dann in die hübschen Scheren in der Gegend von Fredrikshamn, wo es nach etwa 6-stündiger Fahrt anlangt.

Fredrikshamn.

Ankunft mit *Dampfboot* in dem bei der Stadt gelegenen Hafen, Droschken sind zu haben; mit der *Eisenbahn* an der Station Tavastila der

Kotka-Bahn, von wo 16 km (vergl. oben S. 38; Fuhrwerke von oder nach der Station 2—5 M.

Hotel: Meyer's Hotel, Zimmer von 1½ M. an.

Restauration: im eben genannten Hotel und im *Konversationsklubb*, in den man jedoch durch ein Mitglied eingeführt werden muss.

Droschken: Taxe innerhalb der Stadt 25 P.

Bank: Filiale der Helsingforscher Voreinsbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den übrigen Städten des südlichen Finnlands.

Fredrikshamn hiess ursprünglich *Weckelaks* nach dem Kirchspiel, indem es auf einer Halbinsel am Meerbusen Wehkalahti gelegen ist. Das Kirchspiel, in dem ein Marktflecken schon im Jahre 1336 erwähnt wird, hat der Sage nach seinen Namen von „vehka“ (*calla palustris*), einem Brodsurrogat, mit dem die Einwohner des Ortes in Hungerjahren Handel trieben. Im Jahre 1545 wurde den Bewohnern von Weckelaks verboten, mehr als ein Mal jährlich Handelsfahrten nach Estland zu machen, wo sie nur Getreide aufkaufen durften; Salz und Anderes sollte in Wiburg gekauft werden, welche Stadt 1547 auch das Recht erhielt, in Weckelaks Freimärkte zu halten. Solchermassen wird der Ort bald als Marktplatz mit Wirthshaus, bald als Marktflecken erwähnt, bis er 1653 die Privilegien einer sog. „uppstad“ (Landstadt, die nicht mit fremden Orten Handel treiben darf) erhielt; die allmählich herangewachsene Stadt wurde aber während der grossen Unruhen 1712 von Grund aus zerstört. Im Jahre 1723 erhielt die Stadt neue Stapel- und unbeschränkte Handelsrechte sowie nach Fredrik I. den Namen Fredrikshamn; von 1723–27 war sie Sitz des Gouverneurs der Kreise Nyslott und Kymmenegård. Im Jahre 1742 wurde die Stadt, unmittelbar nachdem sie von den Schweden ohne Vertheidigung verlassen und angezündet worden war, von den Russen besetzt. Im folgenden Jahre wurde das Stift Fredrikshamn errichtet, das 18 Kirchspiele umfasste und dessen Präses unter dem Namen Domprobst bis 1812, als das Stift mit dem in Borgå vereinigt wurde, der Seelsorger der finnischen Gemeinde war. Im Sommer 1783 fand in Fredrikshamn eine Begegnung zwischen Katharina II. und Gustaf III., als Graf von Gottland, statt. Während des Krieges 1788–90 fanden in der Nähe der Stadt mehrere Gefechte und Seeschlachten statt (siehe S. 44). Vom Jahre 1791 an wurden Deutsch und Russisch die officiellen Sprachen der Stadt, 1809 wurde in Fredrikshamn

der Friede abgeschlossen, durch den die politische Vereinigung Finnlands mit Schweden aufgelöst wurde. 1819 wurde das, früher sog. „topographische“, finnländische Kadettenkorps von Haapaniemi hierher versetzt. Zwei Jahre später brannte der grösste Teil der Stadt ab. Eine neue Feuersbrunst zerstörte 1840 den schönsten Teil der Stadt und 1887 wurden wiederum viele Häuser in Asche gelegt. Im folgenden Jahre wurde mit Beibehaltung der älteren, jedoch bedeutend erweiterten Kreisstrassen ein neuer Stadtplan ausgearbeitet. Der Wiederaufbau der Stadt wurde mit Eifer betrieben und jetzt zeigt sie das Bild einer schmucken Kleinstadt.

Die Einwohnerzahl beträgt c. 3,500. — Von grösseren Bauten verdient der Gebäudekomplex des Kadettenkorps erwähnt zu werden.

Die Befestigung der Stadt wurde im Jahre 1722 begonnen, mehrere Jahre fortgesetzt und kostete 23 »Tonnen« Gold, Erweiterungen bis auf 7 Bastionen kamen in den Jahren 1741, 1742 und 1790 hinzu. Aber schon im Jahre 1836 wurde die Kommandatur eingezogen und die Festung der Stadt übergeben. — Gegenwärtig besteht die Garnison der Stadt nur mehr aus einem Bataillon russischen Militärs.

b) Von Fredrikshamn geht es mit südwestlichem Kurs nach *Kotka*, wo das Schiff nach etwa 1 1/2-stündiger Fahrt ankommt. Die Einfahrt zur Rhede erfolgt durch den *Svensksund*, der durch die hier am 9. Juli 1789 ausgefochtene, grosse Seeschlacht bekannt ist.

Die von Gustaf III. selbst befehligte schwedische Flotte, die aus 195 Fahrzeugen und 14,000 Mann bestand, vernichtete die ungefähr gleich starko russische Scherenflotte fast vollständig, wobei 6,500 Gefangene gemacht und gegen 3,000 Mann getötet oder verwundet wurden. In Folge dieses glänzenden Sieges wurden beim Frieden von Wärsälä am 17. Aug. 1790 die Grenzen vor dem Kriege wiederhergestellt.

Kotka.

Ankunft mit *Dampfboot* an dem dicht bei der Stadt gelegenen Hafen, mit der *Eisenbahn* an dem im nördlichen Stadtteil befindlichen Bahnhof (siehe oben S. 38); sowohl am Hafen, als am Bahnhof sind Droschken zu haben.

Hotels: *Societetshuset*, in der Nähe des Landungsplatzes der Dampfschiffe, Zimmer von 3 M. an; *Hotel Svensksund*, Zimmer von 1 1/2 M. an.

Restaurationen: in den Hotels und *Universalgarden* am Hafen.

Droschken: Taxe innerhalb der Stadt 25 P., vom Bahnhof 50 P., bei Fahrten in die Umgegend nach Übereinkommen.

Banken: Filiale von Finland's Bank und Filiale der Nordischen Aktienbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten des südlichen Finnlands.

Der **Lokalverkehr** nach den Sägen und nach Kyminsuu wird von einer Menge häufig fahrender Dampfschaluppen besorgt.

Kotka, das erst 1879 gegründet wurde, hat sich mit auffallender Geschwindigkeit zu einer Stadt mit c. 4,400 Einwohnern entwickelt. Mit vorzüglichem Hafen versehen und auf der Insel Kotka ausserhalb der Mündung des Kymmene an einem Meeresarm gelegen, ist die Stadt naturgemäss der Stapel- und Durchgangsplatz für all das Holz geworden, das seinen Weg von den Gewässern des Päijänne zum Meere längs dem Flusse Kymmene nimmt.

Die Stadt selbst bietet dem Touristen nur wenig Interessantes, ausser dass er in den Restaurationen, wo Repräsentanten der verschiedensten Nationen anzutreffen sind, Gelegenheit hat, einen Einblick in das bunte Treiben einer belebten Seestadt zu bekommen. Von grösserem Interesse ist eine Ruderfahrt um die Rhede, welche das lebendige Bild der Hafenverhältnisse eines Ortes mit bedeutendem Holzexport zeigt; man sieht Dutzende von Dampf- und Segelschiffen bei den zahlreichen, an den Ufern angelegten Sägen ihre Last einnehmen. Ein Besuch einer dieser modernen *Sägemühlen*, wie auch der, dicht bei der Stadt gelegenen *Glasfabrik* ist sehr lohnend.

Für den Reisenden, der die Stadt nur während des Aufenthaltes des Dampfbootes besuchen kann, empfiehlt es sich, die ganz in der Nähe des Hafens gelegene Anhöhe *T'schedajeff* zu besteigen, von wo aus man eine ansprechende Aussicht auf die Stadt mit der Rhede und im Süden auf das weite Meer mit dem fernen Hogland hat. Etwas weiter vom Hafen entfernt (c. $\frac{1}{4}$ Stunde Weg) erhebt sich im Süden der Stadt *Norska bärget* mit einem ähnlichen Panorama. Auf der südlichsten Spitze der Insel Kotka (c. $\frac{1}{2}$ St. Entfernung von der Stadt) steht der *Katharina-Leuchthurm* mit weitem und grossartigen Blick auf das Meer.

In der Nähe von Kotka (6 km), an der Mündung eines der Arme des Kymmene, liegt das besonders sehenswürdige

***Längkoski**, der Fischplatz Kaiser Alexander's III. Am Ufer einer schäumenden Stromschnelle, welche eine, durch eine Brücke mit dem Lande verbundene, reizende Insel umfließt, ist hier eine der entzückendsten Anlagen geschaffen worden. Während im Süden ein herrlicher Meerbusen mit dem unendlichen Meer als Hintergrund zu sehen ist, hat man im Norden ein Bild, das die ganze Schönheit der Flusslandschaft wie in einem Punkte ver-

einigt zeigt. — Der in einfachem Stil aus Holz erbaute kaiserliche Pavillon enthält einen grösseren Saal und zwei kleine Zimmer, eines für den Kaiser und eines für die Kaiserin, sowie Küche und Bodenräume für die Bedienung. In der Nähe dieses „Sommerschlosses“ befindet sich eine in all ihrer Ursprünglichkeit erhaltene Fischerhütte, die von den „Fischern des Kaisers“ bewohnt wird.

Einlasskarten (frei) erhält man beim Bürgermeister in Kotka. Für einen Ausflug mit Fuhrwerk (hin und her 3 M.) gebraucht man 2–3 Stunden. Vom Eisenbahnhaltpunkt Kymnlinna liegt Langenkoski etwa $2\frac{1}{2}$ km entfernt. Mit Ruderboot erreicht man Langenkoski auf angenehmer Fahrt in etwa $1\frac{1}{2}$ Stunden.

c) Von Kotka nach Lovisa fährt man erst über offeneres Wasser, dann durch die Scheren, an den Überbleibseln der Festung *Svartholm* vorüber, in den Meerbusen, in dessen innerstem Winkel die Stadt *Lovisa* gelegen ist; die Fahrt dauert c. 3 Stunden.

Lovisa.

Ankunft mit Dampfboot an der 1,5 km von der Stadt entfernten *Tullbron*; Fuhrwerk nach der Stadt 1 M.; oder an der näher gelegenen *Skeppsbron*; Fuhrwerk 50 P.

Hotels; *Societetshuset*, Zimmer von 2 M. an. *Scendulens hotel*, Zimmer von $1\frac{1}{2}$ M. an. Während der Badesaison *Privatzimmer* von 20–40 M. per Monat.

Restaurationen: in den Hotels, sowie im Sommer *Kapellet* (gut) im Badhausparke und *Maria Edmans Kafé* (beliebter Frühstückstisch, Telefon nach der Stadt) an der *Tullbron*.

Bäder: in der, nördlich von der Stadt in einem Parke gelegenen *Badeanstalt* werden, ausser gewöhnlichen, allerlei medikamentöse Bäder, Massage u. s. w. gegeben; auch Mineralwässer sind zu haben.

Fuhrwerke: man bezahlt nach einer Taxe.

Coiffeur: Drottninggat. 19.

Banken: Filiale der Vereinsbank, Södra Esplanadgat. 12. Filiale der Nylands Aktionbank, Alexandersgat. 11.

Telegraph; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten des südlichen Finnland

Anschluss an die *Eisenbahn* entweder in Borgå (siehe oben S. 40) oder an der Station *Kausala* der Riihimäki–S:t Petersburger Bahn (s. S. 39); Fuhrwerk nach Kausala (65 km) 12–14 M.

Tägliche *Dampfschiffverbindung* mit Helsingfors; siehe unten S. 47.

Das am gleichnamigen Busen gelegene *Lovisa* wurde im Jahre 1745 als Grenzstadt am russischen Gebiete gegründet. Der Name der Stadt war zuerst *Degerby*, wie der Herrnsitz hiess, der von der schwedischen Regierung für 30,000 Thaler Kupfermünze zur Gründung angekauft wurde. Als König Adolf Fredrik 1752 den Ort besuchte, erhielt dieser den Namen von *Lovisa Ul-*

rika, der Gemahlin des Königs. Die Stadt erhielt alsbald Stapelrecht, wurde Residenz des Gouverneurs des Kreises Kymmenegård und erhielt zum Schutze der Grenze eine Garnison von 500 Mann. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts wurden bei der Stadt Befestigungen angelegt, welche Arbeit jedoch wegen Mangel an Mitteln bald eingestellt wurde. Statt dessen wurde später auf dem bei der Einfahrt zur Stadt gelegenen Svartholm (c. 1 Seemeile) eine kleine Festung gebaut. Aber auch diese wurde bald dem Verfall anheim gegeben, — ja, es tauchten sogar Pläne über eine Verlegung der Stadt auf. Erst mit Gustaf III. kamen bessere Zeiten. Die Befestigung Svartholms wurde mit grösserem Eifer betrieben und bei einem Besuche, den der König 1775 Lovisa abstatete, wurde bestimmt, dass die Stadt nicht verlegt wird. Sie wollte jedoch nicht recht aufblühen. In Folge von Seeunfällen ging der Handel zurück; die Einwohnerzahl verringerte sich und die Residenz des Gouverneurs wurde nach Heinola verlegt. Es ging in jeder Beziehung herunter und heutigen Tages ist Lovisa fast dieselbe Kleinstadt wie am Schlusse des 18. Jahrhunderts; die Einwohnerzahl beträgt gegenwärtig etwa 2,000.

Während des Kriegsjahres 1855 wurde die Stadt von einer Feuersbrunst verwüstet, bei der c. 90 Häuser ein Raub der Flammen wurden. Beim Löschen des Feuers erbot sich die Besatzung einer in der Nähe der Stadt vor Anker liegenden englischen Flotte Hülfe zu leisten, die jedoch abgelehnt wurde. Der abgebrannte Stadtteil ist seitdem nach einem veränderten, besonders zweckmässigen Plane wieder aufgebaut worden, der jedoch in Folge des Rückganges der Stadt nicht vollständig wird durchgeführt werden können. Dank ihrem guten Hafen hat die Nachbarstadt Kotka den Holzexport grösstenteils an sich gezogen, so dass Lovisa jetzt nur mehr eine Centrale für die umliegenden Dörfer und Gehöfte ist.

Die Stadt besitzt eine sehr besuchte *Bade- und Kuranstalt*, welche im Sommer zahlreiche Gäste anzieht. — Die Umgebungen haben einige sehr hübsche Punkte aufzuweisen.

d) Von Lovisa fahren die Küstenboote durch die *Pellinge-Scheren* (vergl. oben S. 41) nach Helsingfors, wo sie nach etwa 5-stündiger Fahrt anlangen.

Helsingfors siehe oben S. 1.

e) Zwischen Lovisa und Helsingfors liegt die kleine Stadt *Borgå*, die auf der Fahrt d) nicht angelaufen wird. Wohl aber verkehren 2 Mal täglich Dampfboote zwischen Helsingfors und Borgå; zwischen beiden Orten hübsche Scherenparthien.

Borgå.

Ankunft mit der *Eisenbahn* (siehe oben S. 38) an dem gleich ausserhalb der Stadt gelegenen Bahnhof; mit *Dampfboot* am Flussquais im Inneren der Stadt. Sowohl am Bahnhof als am Quais sind Droschken zu haben.

Hotels: *Societetshuset* und *Hotel Phoenix*.

Restaurationen: in den Hotels; ferner: *W. Nyholm's Kafé* (und Konditorei), *Stadskällare* und *Nykterhetsvårdshus* (Temperenz-Wirthshaus).

Bäder: W. Adolfsson, am südlichen Ende der Bürggatan; W. Flink, ausserhalb der Stadt am Illy tull.

Coiffeur: G. Wikström, am Rådhusorget.

Droschken: innerhalb der Stadt 25 P., zum Bahnhof 50 P., vom Bahnhof 75 P.

Banken: Filiale der *Vereinsbank*, Nikolaigat. 7; Filiale der *Nordischen Aktienbank*, Nikolaigat. 10.

Telegraph: Nikolaigat. 24; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten des südlichen Finnland.

Borgå, das auf dem östlichen Ufer des Flusses gleichen Namens bei dessen Mündung in das Meer liegt, hat jetzt c. 4,500 Einwohner. Der Ursprung der Stadt reicht weit in das Mittelalter hinein. Schon 1424 hatte die Stadt einen Bürgermeister und einen Rath, während ihre Privilegien sich vom Jahre 1346 datieren sollen. In der frühesten Zeit und bis in die 40-er Jahre des 17. Jahrhunderts bestanden Bürgerschaft und Verwaltungsbeamte meist aus Deutschen, welche sich hier als Kaufleute niedergelassen hatten. Erst unter der Regierung Gustafs I. begann die Macht des deutschen Elementes gebrochen zu werden. Gleichzeitig wurde die Stadt durch einen strengen Befehl des Königs bedroht, nach welchem Bürger und Handwerker von Borgå nach der neu gegründeten Stadt Helsingfors an der Mündung des Flusses Vanda ziehen sollten. Nur widerwillig und träge wurde diesem Befehle Folge geleistet, so dass die Stadt unter demselben nicht viel gelitten zu haben scheint. Schwerer wurde Borgå bald darauf von Kriegsverwüstungen heimgesucht. Und nicht lange nach diesen harten Schlägen wurden die Privilegien der Stadt eingeschränkt, indem Borgå 1617 seine Rechte als Stapelstadt verlor, in Folge wovon die Schiffe der Stadt nur die heimischen Küsten befahren durften, wofern sie

nicht in Helsingfors ein- und ausklariert wurden. Im Jahre 1696 wurde die Bevölkerung der unbedeutenden Stadt durch die grosse Hungersnoth decimiert und während der grossen Unruhen hatte Borgå von Neuem unter den Greueln des Krieges zu leiden. — Da in Folge des Friedens vom Jahre 1721 die Stiftsstadt Wiburg unter russische Herrschaft kam, wurde Borgå der Bischofsitz des neugebildeten Stiftes Borgå. Im selben Jahre, 1723, als das Domkapitel hieher verlegt wurde, wurde das Gymnasium errichtet, und von dieser Zeit an begann die Stadt, überdies von erweiterten Privilegien begünstigt, wieder aufzublühen. — Ihre letzte und teuerste historische Erinnerung hat die Stadt vom *Landtage 1809*. Der Kriegsdonner war verhallt, Finnland war von Schweden gerissen. Es war damals, als die Stände Finnlands von einem edlen Monarchen einberufen wurden, über die Ordnung ihrer inneren Angelegenheiten zu berathen und zu entscheiden. Am 27. März 1809 traf Alexander I. selbst zur Eröffnung des Landtages in Borgå ein und am selben Tage richtete der Kaiser an die Einwohner des Landes seinen Versicherungsbrief in Betreff der Beibehaltung ihrer Vorrechte und Privilegien. Am Tage darauf erfolgte die feierliche Eröffnung des Landtages und am 29. März leisteten die Stände dem Kaiser in der Domkirche den Eid der Treue und Huld. Auch beim feierlichen Schlusse des Landtages am 17. Juli war der Kaiser zugegen. — Im Jahre 1830 erhielt die Stadt die vollen Rechte einer Stapelstadt, so dass ihre Bedeutung als Handelsstadt von Neuem wuchs; insbesondere betrieb die Stadt um die Mitte dieses Jahrhunderts eine recht ansehnliche Schiffsrhederei, welche jedoch während der letzten Dezennien bedeutend zurückgegangen ist. Eine Lebensbedingung für die Stadt ist die Eisenbahn, welche Dank der Energie der Einwohner mit privaten Mitteln gebaut wurde. Sie wurde 1874 eröffnet und hat die Handelsverhältnisse der Stadt hinsichtlich der Konkurrenz mit der nahen Hauptstadt gefestigt.

Von den Sehenswürdigkeiten der Stadt verdient zunächst die aus dem Jahre 1414 stammende, in gotischem Stil aus grauem Stein erbaute *Domkirche* erwähnt zu werden.

Runeberg's Heim. Die Erinnerungen an den Dichterstürzen sind unzertrennlich mit Borgå verknüpft; denn hier war es, wo er seine unsterblichen Werke dichtete. Im Jahre 1837 wurde Runeberg als Lektor der lateini-

schen und griechischen Sprache am Gymnasium angestellt; 1847 wurde er Rektor dieser Anstalt und behielt diesen Posten bis zu seinem Abschiede 1867. Auf den Vorschlag der Stadtverordneten Borgå's wurde das Haus, das Runeberg seit 1852 besessen und bewohnt, vom Staate angekauft und in die Obhut der Stadt Borgå gegeben. „Runebergs Heim“ ist an Werktagen von 12—2 und an Sonntagen von 4—5 frei zugänglich, kann aber unter Tags auch ausserhalb dieser Stunden besucht werden, wenn man sich an den auf dem Hofe wohnenden Wächter wendet. Als Wegweiser und Andenken an den Besuch ist eine von J. E. Strömborg verfasste Brochüre „Runeberg's Heim“ zu haben; Preis: 50 P.

Runeberg-Statue. Dieselbe ist eine, in der Esplanade aufgestellte, verkleinerte Kopie der Helsingforser Statue.

Runeberg's Grab, das in einen Felsenhügel gesprengt und mit einem stattlichen Granit-Denkmal geziert ist, befindet sich auf dem auf der westlichen Seite des Flusses gelegenen Friedhofe der Stadt.

III. Stockholm—Åbo—Hangö—Helsingfors.

Der Tourist, der von Westen her nach Finnland kommt, betritt das Land auf dem Wasserwege mit den grossen finnländischen Passagierdampfern der Linie Stockholm—Åbo—Hangö—Helsingfors—St. Petersburg, oder auch mit einem direkt von Stockholm nach Hangö fahrenden Schiff. Die erstere Linie ist im Sommer dem eigentlichen Touristen mehr zu empfehlen, weil er auf diesem Wege einen grösseren Teil der längs der ganzen Küste sich hinziehenden Scheren zu sehen bekommt: diese Linie wird wöchentlich wenigstens 5 Mal befahren. Bei Mangel an Zeit ist ein direkt nach Hangö fahrendes Schiff vorzuziehen, welche Linie auch im Winter regelmässig wöchentlich ein Mal befahren wird.

Bei Mangel an Zeit, oder wenn man eine lange Seereise vermeiden will, kann man sowohl in Åbo als in Hangö das Dampfschiff mit der Eisenbahn vertauschen. Dies empfiehlt sich namentlich, wenn man von Åbo nach dem Inneren des Landes, resp. von Hangö nach St. Petersburg reisen will; zu beachten ist, dass im Winter der einzige Weg von Schweden nach St. Petersburg gerade über Hangö führt, wo die Fahrzeiten der Eisenbahn und des Winterdampfers korrespondieren. An dieser Stelle werden die folgenden Linien besprochen, welche ohne Weiteres auch kombiniert werden können:

- A. Stockholm—Åbo.
- B. Åbo—Helsingfors(—St. Petersburg).
 - 1. Zu Wasser.
 - 2. Eisenbahn.
- C. Stockholm—Hangö—Helsingfors.

A. Stockholm—Åbo.

Die finnländischen Dampfschiffe fahren in Stockholm von der *Skeppsbron* ab. Die Fahrt geht durch die besonders hübschen und an Sommervillen reichen, schwedischen Scheren an der Festung *Vaxholm* vorüber, hinaus nach *Furusund*, von wo der Kurs auf das offene Meer gestellt wird, das man c. 4 Stunden nach der Abfahrt von Stockholm erreicht. Das Schiff befindet sich, nachdem es die letzten kahlen Klippen passiert, auf dem *Ålandsmeer*, das Schweden von Finnland trennt. Nach etwa 3-stündiger Überfahrt steuert das Schiff in die weitläufigen *äländischen Scheren*, die, aus Tausenden von grösseren und kleineren Inseln und Klippen bestehend, sich um die Hauptinsel, das eigentliche *Åland*, gruppieren.

Auf einigen dieser Touren läuft das Schiff die Stadt *Mariehamn* an, die, auf Åland gelegen, einen Centralort für die Bevölkerung der umliegenden Scheren bildet. Mariehamn, sowie der ganze benachbarte Archipelag wird von zahlreichen Sommerfrischlern aufgesucht, welche hier eine schöne Natur und die erquickende Seeluft geniessen.

Die Fahrt geht über Buchten und zwischen Inseln ostwärts weiter nach dem engeren Scherenhof an der finnischen Küste, die etwa 12—14 Stunden nach der Abfahrt von Stockholm erreicht wird. Während die äusseren kleineren Inseln wenig bewohnt sind, werden die Niederlassungen um so häufiger, je mehr man sich der Küste nähert, und der letzte Teil der Fahrt zeigt dasselbe lebendige Bild, wie man es bei der Abfahrt von Stockholm gesehen. Zwischen Ufern, die mit Sommervillen dicht besetzt sind, steuert das Schiff über die Åbo'er Rhede und in die Mündung des Flusses *Aura*, an dem die Stadt Åbo gelegen ist.

2. Åbo.

Ankunft: Mit der *Eisenbahn* an dem am nordwestlichen Ende der Stadt gelegenen Bahnhof, an dem Hoteldiener zur Stelle sind, denen man die Besorgung des Gepäcks überlassen kann, während man sich selbst alsbald in das Hotel begibt. Wünscht man eine *Droschke* (sog. *Isvoschtschik*), dann lässt man sich von dem auf der Bahnhofstreppe postierten Polizisten eine Marke geben, die man erst beim Beginne der Fahrt zurückgibt: **Taxe:** 75 P. **Gepäckträger** erhalten für jedes Stück 10 P. Gepäck, das abgegeben war, darf auf dem Bahnhof 24 Stunden liegen bleiben; später zahlt man 20 P. per Stück und Tag für die Aufbewahrung. — Dampfschiffe landen an

den Flussquais. Bei der Ankunft grösserer Dampfer sind gewöhnlich Hotel-diener zur Stelle. Auch Droscken, die nach der Taxe (siehe unten unter »Droschken«) bezahlt werden, und Gepäckträger sind zur Stelle. Kommt das Schiff von einem ausländischen Hafen, dann findet an Bord *Zollvisitation* statt, nach welcher das Gepäck ans Land geschafft werden darf; dieser Visitation haben sich auch solche Reisende zu unterziehen, die mit dem Schiffe weiter fahren.

Hotels: **Hotel Phoenix* (central) und *Järnvägshotellet* am Bahnhofplatz; in beiden Zimmer ohne Licht von 1½ M. an, Mittagessen à 2½ M. zwischen 2—4; Trinkgeld ist Sitte; auf dem Zimmer höhere Preise als in den Speisesälen und Kafelokalitäten des Hotels. *Gasthaus der Pferdestation* (einfach, Ryska kyrkogatan 34, Zimmer von 1 M. an. Ausserdem sind mehrfach *Privatzimmer* zu haben; am bekanntesten sind: Söderman, Kaskisgat. 9; Nykterhetsvårdshuset Aura, Lasarettsgat. 1 und Saima, Erikskat. 17.

Restaurationen und Kafés: Ausser in den Hotels, unter denen Hotel Phoenix besonders zu empfehlen ist: **Stadshuset*, Ecke der Västra Strand- und der Auragat., Mittagessen à 2½ M.; *Café du Nord*, Västra Esplanaden; *Brandkårshuset*, Erikskat. 26. Im Sommer: *Sampalinna*, Östra Strandg. gegenüber dem Stadshuset; *Värdbärgspavillon*; *Kuppis* im gleichnamigen Parke. — **Ausserhalb der Stadt:** *Allmänna Promenaden* auf Runsala (siehe unten S. 65); *Lilla Bockholmen* (siehe unten S. 66); *Kuppis* im gleichnamigen Parke (siehe S. 61). — **Kafés und Conditoreien:** *Piellän* am Porthan-Denkmal in der Nähe der Domkirche; *Lehtinen's Conditorei* und *Damenkafé*, Nylandsgat. 2; *Holm's Conditorei und Kafé*, Köpmansgat. 6.

Wasserverkauf (kohlen-saures Wasser und Limonaden) findet im Sommer an mehreren Plätzen der Stadt statt.

Bäder: warme und kalte: *Badeanstalt Aura*, Tullhustorget 2; *Badeanstalt Saima*, Ryska Kyrkogat. 12; *Seebäder* am Bockholmen, wohin man mit Dampfschiffaluppen fährt (siehe die Fahrpläne in den Tageszeitungen).

Aborte (00): am Porthanplatz und im Varuskjulet (Güterschuppen) am Dampfschiffhafen, Abgabe 10 P.

Coiffeurs: *Förste*, Köpmansgat. 9 und Nylandsgat. 1, *Andström*, Erikskat. 15.

Droschken (die sog. Isvoschtschiks) sind fast überall zu haben; es sind offene Wagen für 2 Personen. Die Taxe, die auf Verlangen vorgezeigt werden muss, beträgt für die einfache Fahrt innerhalb der Stadt und nach dem Parke Kuppis 50 P.; jede Fahrt nach einer Unterbrechung wird als weitere einfache Fahrt gerechnet. Nach Runsala bro (Brücke) 75 P., nach Allmänna promenaden und Choræi källa auf Runsala 2—3 M., retour die halbe Taxe, Brückenzoll auf der Fahrt nach Runsala 10 P. Führt man nach der Zeit, so bezahlt man für die Stunde mit Unterbrechung 1½ M., ohne Unterbrechung 2 M. Bei Besichtigung der Stadt ist Fahren nach der Zeit am vorteilhaftesten. Lässt man eine Droschke holen, dann zahlt man 25 P. Zuschlag. Von 12 Uhr Nachts bis 6 Uhr Morgens tritt eine Erhöhung der Taxe um 50 % ein. Wagen werden vermietet vom Lohnkutscher Onni, Bärggat. 1, und von der Pferdestation, Ryska Kyrkogat. 34.

Dampfschiffaluppen nach dem Schloss, Runsala und Lilla Bockholmen gehen vom oberen Dampfschiffhafen jede Stunde während des grössten Teiles des Tages ab. Fahrpreis nach dem Schloss 25 P., nach Runsala (Allm. promenaden) 30 P. und nach Lilla Bockholmen 40 P.

Fähre über den Fluss zwischen der Västra und Östra Esplanade; für Fussgänger frei.

Banken: Finnlands Bank, Erikskat. 13; Vereinsbank, Auragat. 1; Nordische Aktienbank, Auragat 6; Kansallis osakepankki, Slotsgat. 18; Kontorzeit aller Banken: 10—2 Uhr.

Post (im früheren Akademihuset), geöffnet von 8—2 und von 4—6 Uhr; an Sonn- und Feiertagen, für abgehende Sendungen: von 9—11 Vorm., für ankommende: von 9—10 Vorm. und 6—7 Abends.

Telegraph: Ryska Kyrkogat. 19.

Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen, sowie nach den meisten Städten des südlichen Finnland.

Dampfschiffkontore: *L. Gestrin*, Slottsgat. 47; *J. G. Vikeström*, Slottsgat. 45; *L. Schröder & Co.*, Stora Tavastgat. 42; *C. A. Sundahl*, Skolgat. 2; *Stark & Bähr*, Slottsgat. 45. Das Nähere über die Linien und Schiffe, welche von einzelnen Firmen vertreten werden, ersieht man aus den Tageszeitungen.

Der **Tagesanzeiger**, den alle Zeitungen bringen, enthält Angaben über ankommende und abgehende Eisenbahnzüge, Post, Predigten in Kirchen und Beethäusern, Museen und Sammlungen, Empfangsstunden der Ärzte, Advokatenbureaus, besondere öffentliche Anstalten, Kontore u. s. w. Auch die öffentlichen Vergnügungen sind in den Tageszeitungen annonciert.

Das **Adressbuch**, das sowohl die Adressen der Privatleute, als jene von öffentlichen Anstalten, Geschäften, Läden u. s. w. enthält, ist in allen Hotels, Restaurationen, Kafés, Läden und an anderen Orten zu haben. An dieser Stelle werden deshalb nur die Adressen von Buchhändlern und Photographen mitgeteilt.

Buchhandlungen (die besseren): *Frenckell'sche* Buchhandlung (Inhaber: V. Mustelin), Slottsgat. 21; *K. Edgren*, Köpmansgat. 9; *Missionsbuchhandlung*, Eriksgat. 6.

Photographen: *Aune*, Kristinegat. 3; *G. Nyblin*, Stora Tavastgat. 16; *V. Korsström* am Nylandstull u. A.

Museen, Sammlungen und andere Sehenswürdigkeiten. Unter Hinweis auf die weiter unten folgenden, näheren Beschreibungen werden hier nur kurze Winke gegeben.

Akademihuset.

Bockholmen, Lilla.

Domkirche. Wenn die Kirche geschlossen ist, wendet man sich an den Kirchendiener, Gertrudsgat. 13; Trinkgeld.

Historisches Museum, im Schlosse, geöffnet an Sonn- und Feiertagen von 12—3; 25 P.

Kuppis, Park und Quelle (källa).

Museum, siehe historisches Museum.

Museum der Haushaltungsgesellschaft, Stora Tavastgat. 38; Dienstag und Freitag von 12—2, frei.

Navigationsschule, auf dem Vårdberge.

Observatorium, siehe Navigationsschule.

Pehr Brahe-Statue.

Porthan-Denkmal.

Runsala, im Sommer mit Dampfschaluppen, deren Touren aus den Tageszeitungen zu ersehen.

Schloss, siehe historisches Museum.

Sportplats (idrottsplanen), vom Verein Åboer Sportliebhaber angelegt, auf dem Berge Sampalinna.

Stadshuset, die Festräume werden vom Diener vorgezeigt; Trinkgeld.

Theater, am Alexanderstorget; es finden nur Gastspiele auswärtiger Künstler statt.

Das **Programm** für einen Besuch von Åbo entwirft man mit Hülfe des obigen Verzeichnisses der Sehenswürdigkeiten und der nachfolgenden Beschreibungen. Bei *kurzem Besuche* auf der Durchreise mit dem Dampfschiff empfiehlt es sich, vor Allem den Dom und den Platz vor ihm mit dem Akademiegebäude, sowie die Denkmäler Pehr Brahe's und Porthan's (unten 3) zu besuchen. Wenn es die Zeit erlaubt, besteige man den Vårdberg, von dem man eine orientierende Aussicht auf die Stadt hat. Kann man über einen halben Tag verfügen, dann erweitert man das Programm am besten mit einem Besuche im Schlosse und dem dort befindlichen Museum. Bei längerem Aufenthalt besuche man Runsala und andere Umgebungen, zu denen auch Nådendal gehört.

Geschichtliches. Die Stadt Åbo, die Wiege der finnländischen Kultur, reicht mit ihren Erinnerungen weit in die Zeit zurück, um welche die schwedischen Kreuz- und Eroberungszüge das Christenthum und westländische Kultur nach Finnland brachten. Allem Anscheine nach war der Ort schon zur heidnischen Zeit ein bedeutender Handelsplatz. Zum Schutze der auf den Bergabdachungen erbauten Stadt liess König Birger Magnussohn an der Mündung des Flusses Aura ein Schloss aufführen. Schon damals scheint die Stadt als Hauptstadt des Landes betrachtet worden zu sein. Der Bischof und später auch der Schlosshauptmann waren die vornehmsten und mächtigsten Männer nicht allein der Stadt, sondern auch des ganzen Landes, und in demselben Masse, in dem sich die Verhältnisse entwickelten und die Kultur festen Fuss fasste, wuchs auch die Bedeutung Åbo's als Sitz der weltlichen und geistigen Herrschaft in Finnland. Insbesondere stieg das Ansehen Åbo's durch die auf die Vermehrung der kirchlichen Macht gerichteten Massregeln der katholischen Bischöfe. Im Jahre 1249 wurde im Lande das erste Kloster, das Dominikanerkloster in Åbo, gegründet, das wahrscheinlich mit dem im Baue begriffenen Dome in Beziehung stand, der 1300 feierlich als Finnlands Domkirche eingeweiht wurde. Nach dem Frieden von Nöteborg 1323, durch den die beständigen Grenzstreitigkeiten mit den Russen beigelegt wurden, ging Åbo rasch vorwärts. Die arg verheerte Stadt wurde wieder aufgebaut und der Dom mit Eifer restauriert. Gleichzeitig wurde für die Hebung der Bildung gearbeitet. Schon im 13. Jahrhundert existierte in Åbo eine Katedralschule und daneben wurde auch in der Klosterschule Unterricht erteilt. Der Wohlstand nahm zu; ein lebhafter Handel, der vom Hansabunde vermittelt wurde, trug zur Entwicklung der Stadt das seinige bei, und während der unruhigen Unionszeit wurde Åbo trotz der wechselnden Parteimacht

eine ansehnliche Stadt. Als man dann anfang, gesetzliche Bestimmungen über die städtischen Gewerbe zu erlassen und einige besonders begünstigte Städte mit Privilegien zu versehen, wurde Åbo nicht vergessen. Es wurde bestimmt, dass diejenigen Fahrzeuge vom grösseren Teile Finnlands, welche Stockholm und Åbo anlaufen wollten, an südlicheren Orten und im Auslande keine Waaren absetzen durften, in Folge wovon Stockholm und Åbo die Hauptstapelplätze des Reiches wurden. Auch durften keine ausländischen Schiffe, die Åbo angelaufen, nach Norden weiter fahren, um an den österbottischen Küstenplätzen ihre Waaren zu verkaufen. Diese Bestimmung hatte zur Folge, das ausländische Kaufleute in Åbo das Bürgerrecht erwerben, so dass der Handel nicht zum geringsten Teile durch ausländische Hände ging. — Der Umfang der Stadt war trotz dieses Wohlstandes noch nicht gross; nur die Gegend zunächst dem Dome war dicht bebaut; die Gebäude waren kleine Holzhäuser, weshalb die Stadt wiederholt brannte und von Grund aus zerstört wurde. — Der Dom war besonders unter Bischof Magnus Olai Tavast reich doniert worden, so dass in der Kirche und beim Gottesdienste grosse Pracht entfaltet wurde.

Ein schwerer Schlag traf Åbo im Jahre 1509, als die Stadt während des Krieges mit Dänemark vom dänischen Seehelden Otto Rud eingenommen und den Soldaten zur Plünderung überlassen wurde. Im Dome, wo sich im Laufe der Jahrhunderte kostbare Gefässe und andere Schätze angesammelt hatten, machten die Fremde reiche Beute. — Während der Kämpfe, welche zur Auflösung der Kalmar-Union und Gustaf Wasa auf den Thron Schwedens führten, war Åbo bis zuletzt in dänischer Gewalt; 1521—23 wurde das Schloss belagert, und erst nachdem es den Schweden überlassen war, war die dänische Macht gebrochen. — Durch die landesväterliche Fürsorge Gustaf Wasa's gewann Åbo manche Vorteile für seinen Handel. Die Handelspolitik des Königs ging nämlich darauf aus, den Handel auf gewisse Hauptplätze zu konzentrieren, wobei in erster Linie Åbo und Stockholm durch Privilegien und Vorrechte zu Reichtum und Wohlstand gelangen sollten. Um dieselbe Zeit suchte der König, der früher Lübeck begünstigt, den Einfluss der Hansastädte zu vernichten, indem er den Handel mit Reval, Riga, Danzig und Lübeck verbot

und zu direktem Waarenaustausch, besonders mit Holland, aufforderte. — In den Jahren 1562—63 hielt Herzog Johann Hof auf dem Åboer Schlosse und das glänzende Leben, das dort geführt wurde, warf seinen Schein auch auf die Stadt. Es gab in Åbo einen Turnierplatz und auf dem in der Nähe der Stadt befindlichen Runsala wurde ein Tiergarten angelegt, in dem seltenes ausländisches Wildpret gehalten werden sollte. Turniere und Jagd bildeten einen wichtigen Zeitvertreib, aber auch litterarische und musikalische Vergnügungen kamen vor.

Während des Streites zwischen Erik XIV. und Herzog Johann wurde das Åboer Schloss 1563 belagert; nach seiner Kapitulation am 13. Aug. dieses Jahres wurde das finnländische Herzogthum mit dem königlichen Gebiete in Finnland vereinigt. Nach der Absetzung Eriks 1669 fiel das Schloss wieder in Johann's Hände; und unter den folgenden Streitigkeiten zwischen Sigismund und Herzog Karl wurde es eine Hauptstütze für die Partei des Königs. Im Jahre 1597 wurde das Schloss vom Herzoge belagert und eingenommen. Nachdem die vom Herzoge zurückgelassenen Befehlshaber sich offen für den König erklärt hatten, wurde das Schloss 1599 von Neuem belagert und am 23. Aug. dieses Jahres wieder eingenommen. Nach dem Schlusse des Bürgerkrieges wandte der Herzog als Reichsvorsteher den finnländischen Verhältnissen eine besondere Fürsorge zu. Im Jahre 1601 kam er nach Åbo, wo er zu Neujahr 1602 eine Versammlung von sowohl Adelichen als Bürgerlichen berief, um über die Angelegenheiten des Landes zu berathen, welche Massregel den Ausgangspunkt für die Arbeit bildete, welche während des angetretenen Jahrhunderts für die Grundlage einer besseren Verwaltung Finnlands verrichtet wurde.

In den Jahren 1614 und 1616 hielt sich Gustaf II. Adolf in Åbo auf, jedes Mal längere Zeit, während welcher er sich eifrig mit Reformarbeiten beschäftigte, die er auch später betrieb. So wurde 1623 das Åboer Hofgericht gebildet. — Durch die „Handelsordinantie“ von 1617 wurden Åbo und Wiburg zu „Stapelstädten“ erklärt, womit Gustaf Wasa's Handelspolitik vollzogen wurde, indem diese Städte die Einzigen des Landes wurden, welche sowohl aktiven als passiven Handel mit dem Auslande treiben und von Ausländern besucht werden

durften. — Das Schulwesen der Stadt erhielt um diese Zeit einen mächtigen Förderer in dem 1627 zum Bischof ernannten Isak Rothovius. Auf seine Initiative wurde 1630 durch Umbildung der alten Katedralschule der Grund zum Gymnasium gelegt; an Stelle der ersteren trat eine, ihren niedrigen Klassen entsprechende, pädagogische Schule. — Ein neuer Schritt für die Hebung des Unterrichtswesens wurde 10 Jahre später gethan, als der für das Land und seine Bildung so sehr besorgte Generalgouverneur Pehr Brahe die Gründung der Universität in Åbo veranlasste. Am 26. März 1640 wurde der Fundationsbrief ausgefertigt und am 15. Juli des gleichen Jahres wurde die Akademie für ihre künftige Wirksamkeit eingeweiht. Für ihre Zwecke wurde alsbald die erste Buchdruckerei in Finnland eingerichtet. — Von all' diesen Umständen begünstigt, machte die Stadt rasche Fortschritte; sie wurde erweitert und verschönert, ihr Handel hatte, besonders durch die „Seglationsordnung“ von 1636, weiteren Schutz erhalten und Alles ging darauf aus, den Wohlstand der beiden „Hauptstädte“ Stockholm und Åbo zu vermehren. Exportiert wurden Wald- (Theer) und Mejerieiprodukte, Felle und Getreide; der Import bestand aus Salz, Eisen, Zeugstoffen, Kolonialwaaren, Zucker, Wein, Bier, Branntwein und Tabak. — Die Einwohnerzahl der Stadt betrug damals c. 5,000.

Mit Krieg und Streit dämmerte das folgende Jahrhundert herauf, und ganz Finnland wurde allmählig von den Russen besetzt. Zu den Schrecken des Krieges gesellte sich ein schweres Hungerjahr, 1709—10, und im folgenden Jahre wüthete die Pest, die in Åbo allein 2,000 Menschen dahinraffte. Im selben Jahre legte eine Feuersbrunst den vierten Teil der Stadt in Asche. Am 28. Aug. 1713 zog Zar Peter mit seinen Truppen in Åbo ein, das nun die Centrale der russischen Verwaltung wurde. Die Einwohner waren schaarenweise nach Schweden geflüchtet, das Hofgericht und die Universität waren geschlossen, Alles war in Stockung gerathen und erst nach dem Frieden von Nystad 1721 traten wieder ruhige und geordnete Verhältnisse ein. Während des Krieges von 1741—43 wurde Finnland von Neuem von den Russen besetzt und am 29. Aug. 1742 wurde Åbo wiederum der Mittelpunkt der russischen Verwaltung, während der Okkupation, die erst mit dem Frieden von Åbo am 7. Aug. 1743 ihr Ende erreichte.

Die folgende Periode bis zur Lostrennung Finnlands von Schweden war eine Zeit friedlicher Entwicklung. Im Jahre 1791 war die Einwohnerzahl Åbos auf 8,504 und im Jahre 1805 sogar auf 11,300 gestiegen. — Das Ansehen der Universität wurde durch eine Reihe hervorragender Lehrkräfte gewahrt, von denen der Vater der finnländischen Geschichtsforschung, Heinrich Gabriel Porthan (Professor von 1771—1804) besonders hervorgehoben werden mag.

Während des Krieges 1808—9, wurde Åbo von den Russen am 23. März 1808 besetzt. Die Umwälzungen, welche auf den Frieden von Fredrikshamn und die Vereinigung Finnlands mit Russland folgten, wurden für Åbo von grosser Bedeutung. In der ersten Zeit nach dem Frieden verblieb Åbo der Sitz der einheimischen Regierung: hier befand sich das neugebildete Regierungsrath (seit 1816 „Senat“ genannt); aber schon 1809 wurde die Frage der Verlegung des Regierungssitzes nach Helsingfors aufgeworfen und 1817 wurde dieses die Hauptstadt des Landes. Ein neuer schwerer Schlag traf die Stadt mit der grossen Feuersbrunst vom 1. Sept. 1827. Der grösste Theil der Stadt wurde in Asche gelegt, alle öffentlichen Gebäude und 800 Privathäuser wurden ein Raub der Flammen, 10,000 Menschen wurden obdachlos und der Schaden wurde auf 26 Millionen Rubel Bankassiguationen geschätzt. Nach dieser Heimsuchung wurde auch die Universität, wie früher die Behörden, nach der neuen Hauptstadt verlegt.

Wenn auch die prädominierende Stellung Åbos durch alle diese Umstände gebrochen wurde, so ist die Stadt in ihrer Entwicklung gleichwohl nicht stille gestanden, sondern hat immer mehr Fortschritte gemacht. Sie ist die zweitgrösste des Landes und hat jetzt c. 33,000 Einwohner. Der Handel wetteifert mit dem Helsingfors' und Wiburg's und die Industrie hat einen nicht unbedeutenden Aufschwung genommen. Åbo ist der Sitz des ältesten Hofgerichtes (seit 1623) des Landes, des Erzbisthums (seit 1817) und der Finnländischen Ökonomischen Gesellschaft (gegründ. 1797).

Wegweiser durch Åbo. Die Stadt, die früher dicht bebaut war und enge krumme Strassen hatte, wurde nach der grossen Feuersbrunst 1827 nach einem neuen Plane mit geraden breiten Strassen wiederaufgebaut. Sie breitet sich jetzt zu beiden Seiten des Flusses Aura

aus, über den zwei Brücken führen; ausserdem wird der Verkehr durch eine Dampffähre vermittelt. Die mit Bäumen bepflanzten Flussufer besitzen hübsche Steinquais; am Landungsplatze der grösseren Dampfschiffe sind auf beiden Seiten Esplanaden angelegt.

1. Von der Esplanade auf dem westlichen Ufer (dem gewöhnlichen Landungsplatze der grösseren Dampfer) verlaufen in der Längenrichtung der Stadt die *Västra Strandgatan*, diese längs dem Flusse, die *Slottsgatan*, die längste Strasse der Stadt und parallel mit dieser die *S:t Eriksgatan*, welche alle die vornehmsten Stadtteile durchschneiden. In der *Västra Strandgatan* liegt das schmucke *Stadshuset* mit Festsaal, Restauration u. s. w.; die *S:t Eriksgat.* führt am *Alexanderstorget* vorüber, an dem das Theater, die russische Kirche und das grosse Hotel *Phœnix* liegen. Längs aller dieser Strassen kommt man zu der Brücke, welche den Verkehr zwischen dem westlichen, neueren Stadtteil und dem *Nikolaitorget* vermittelt, dem centralen Platze des alten Åbo, an dem die vornehmsten öffentlichen Gebäude und Gedenkzeichen der Stadt liegen.

2. Von der Esplanade auf dem östlichen Flussufer führt die *Östra Strandgatan* nach dem *Nikolaitorget*. Folgt man ihr, dann kommt man an der reizend gelegenen Restauration *Sampalinnä* vorüber. Die erste Querstrasse nach dieser Restauration, *Auragatan*, führt auf den *Vårdberg*, von dessen Park (mit Restauration) man eine weite *Aussicht* auf Stadt und Umgebung hat; auf dem Berge steht das seiner Zeit für die Universität errichtete *astronomische Observatorium*, das jetzt der *Navigationsschule* überlassen ist. In einem Thale zwischen den südlich vom *Vårdberge* gelegenen Höhen sieht man den von den „Sportfreunden“ angelegten, ausgezeichneten *Sportplatz*. — Am Fusse des *Vårdberges*, vor einer am Flusse geschaffenen Anlage, liegt das *Haus der finnländischen Ökonomischen Gesellschaft*.

Der Zweck dieser 1797 gegründeten Gesellschaft ist die Beförderung der ökonomischen Entwicklung des Landes. Sie hat z. B. lokale landwirtschaftliche Vereine ins Leben gerufen, den Kartoffelbau gefördert, das Handwerk in ihren Schutz genommen und im Anfange des Jahrhunderts die Schutzpockenimpfung eingeführt. — Im Hause befindet sich eine permanente Ausstellung von Erzeugnissen der finnländischen Industrie und des Handwerks; Eintritt siehe S. 53.

3. Den denkwürdigsten und sehenswerthesten Teil von Åbo bilden die um den *Nikolaiplatz* (-torget) herum-

liegenden Quartiere und die Anlagen des Platzes. Hier liegt der Dom (siehe unten 6; Eintritt siehe S. 53), der denkwürdigste Bau nicht nur Åbo's, sondern des ganzen Landes. Um den alten Tempel herum waren früher die vornehmsten Stadtteile gruppiert; in Folge der durch die Feuersbrunst veranlassten Regulierungen sind offene Plätze und breite, gerade Strassen da entstanden, wo in einer vergangenen Zeit dicht bebaute Quartiere mit einander verwachsen waren. Auf dem Platze vor der südlichen Langseite der Kirche steht das ***Denkmal Pehr Brahe's**; modelliert von Walter Runeberg und enthüllt 1888, wurde es zum Andenken an den Gründer der Universität, Finnlands ausgezeichneten Generalgouverneur während der Jahre 1637—54, errichtet.

Das Denkmal zu dessen Errichtung Geldsammlungen im ganzen Lande veranstaltet wurden, stellt Per Brahe stehend dar; den Blick auf den Dom gerichtet, hält er in der Rechten den Fundationsbrief der Akademie, während die Linke auf dem Degen ruht. Auf dem Granitpostament liest man die stolzen, von Mit- und Nachwelt bekräftigten Worte, die Graf Brahe in sein Tagebuch schrieb, als er Finnland zum ersten Mal verliess: »Jagh war med landett, och landet war med mig våäl tillfreds« (Ich war mit dem Lande, und das Land war mit mir wohl zufrieden).

Südlich von diesem Platze, jenseits der Nylandsgatan, steht in einer Anlage das **Denkmal Porthan's**, das zum Andenken an den „Vater der finnländischen Geschichte“, den vielseitigen patriotischen Professor *Henrik Gabriel Porthan*, errichtet wurde; das Denkmal, das von C. E. Sjöstrand modelliert ist, wurde 1864 enthüllt.

Das Denkmal, zu dessen Errichtung das ganze Land mit Geldspenden beigetragen, zeigt Porthan in sitzender Stellung, in der Rechten eine Feder, in der Linken ein Manuskript haltend. Die Vorderseite des Postamentes ist mit dem Wappen Finnlands geziert, die Rückseite trägt Inschriften; zu beiden Seiten befinden sich Portraitmedaillons von Porthan's Schülern J. Tengström und F. M. Franzén.

Das östlich vom Dome gelegene **Akademihuset** ist der grösste Gebäudekomplex der Stadt; er ist in einem ernsten, einfachen Stile aufgeführt.

Das Haus wurde von 1802—15 erbaut, um für die Universität des Landes zeitgemässe Räume zu schaffen. Beim Brande 1827 wurde das Akademihuset vom Feuer verschont. Als die Universität nachher nach Helsingfors verlegt wurde, wurde das Gebäude für andere Zwecke benützt und enthält gegenwärtig: das *Hofgericht*, dessen Räume mit den Portraits der früheren Präsidenten geschmückt sind, die *Kreisregierung*, die *Wohnung des Gouverneurs*, die *Post* und das *Domkapitel*. — Der *Solennitätssaal* (Aula; Eintritt durch den Hausmeister), der jetzt dem schwedischen Lyceum als Festsaal dient, befindet sich in dem Teil des Gebäudes, das den Hof des Akademihuset in zwei kleinere Burghöfe teilt. Durch einen an der Nordseite des Hauses gelegenen Eingang kommt man in eine luftige Halle, deren Dach von vier stattlichen Säulen getragen wird. Durch eine gewaltige Doppelthüre gelangt man in den Saal selbst, indem die Aufmerksamkeit

sofort von zwei Reihen Säulen aus geschliffenem rothen Granit, sowie von einigen, an den Wänden angebrachten Friesen gefesselt wird. Diese sind von *Carnberg*, dem bedeutendsten Bildhauer Finnlands, modelliert und stellen vor — links: Wäinämöinen, Kantele spielend, und den ihm zuhörenden Schmied Ilmarinen, zwei Runensänger, sowie Personen und Typen aus dem finnischen Nationalepos Kalevala; Pehr Brahe und Bischof Rothovius, die Gründung der Åboer Akademie berathend; Gustav IV. Adolf bei der Grundsteinlegung der Akademie; — rechts: Bischof Heinrich, die Finnen taufend; Axel Oxenstjerna, der Königin Christine den Fundationsbrief der Akademie zur Unterschrift überreichend, sowie vier Studenten der Akademie, welche die vier Fakultäten repräsentieren. Der Saal, der 500 Personen fasst, ist für seine gute Akustik weit bekannt; in dieser Beziehung dürfte er der beste des ganzen Landes sein.

Gegenüber dem Akademiegebäude liegt das *Rathhaus* der Stadt.

4. Folgt man der Nylandsgatan ostwärts, dann kommt man zu dem dicht an der Stadt gelegenen *Parke Kuppis*. Hier befindet sich *S:t Henriks-källa* (Quelle), an der, nach der Tradition, Bischof Heinrich die ersten zum Christenthum bekehrten Finnen getauft haben soll.

Kuppis war noch vor einigen Jahrzehnten eine beliebte Mineralwasser- und Bade-Kuranstalt. Jetzt dient der Park als Volksbelustigungsort. Im Parke befindet sich eine Restauration, bei der im Sommer häufig Musik zu hören ist.

Der Weg, der nach Kuppis führt, ist die Helsingforscher Landstrasse. 2 km von der Stadt passiert man den Friedhof, der gewöhnlich *Skansen* (Schanze) genannt wird.

5. Im südwestlichen Teil der Stadt, an der Mündung des Flusses Aura, liegt das *Åboer Schloss*, in dem das *historische Museum* der Stadt untergebracht ist. Siehe diese beiden unten 7 und 8. — Auf dem Wege nach dem Schlosse passiert man an der Slottsgatan, etwas unterhalb der Västra Esplanaden, den Ausgang zu den dominierenden Höhen (rechts), auf denen das *Zuchthaus Kakola* gelegen ist. Der stattliche, weit und breit sichtbare Bau lenkt, wenn man zu Wasser nach der Stadt kommt, eine seinem traurigen Zwecke wenig entsprechende Aufmerksamkeit auf sich; in der Nähe sieht man das Kreisgefängniss.

6. Der ****Dom** (Eintritt siehe S. 53) ist auf einem niedrigen Hügel aufgeführt, der Unikankari heisst. Die Kirche wird zum ersten Male im Jahre 1258 erwähnt, wurde aber erst 1300 vollendet und eingeweiht; sie wurde nach dem Schutzheiligen Finnlands, Bischof Heinrich, *S:t Heinrichs Kirche* genannt, und die in einem Silberschrein verwahrten Gebeine des Heiligen wurden nach der Tradition

von seinem Grabe in der Nousis-Kirche nach dem Dome gebracht, wo sie die teuersten Reliquien desselben wurden. Der Jahrestag dieser feierlichen Handlung, der 18. Juni, sowie der Todestag Heinrichs, der 17. Januar, wurden später jährlich mit grossen Festlichkeiten im Dome begangen. Bei dieser Gelegenheit strömten die Leute vom Lande massenhaft nach Åbo, welchem Umstände die Sommer- und Wintermärkte der Stadt ihre Entstehung verdankten. Die Kirche ist gleich der Stadt von vielen schweren Heimsuchungen betroffen worden, die theils durch Feuer, theils durch Krieg und Verwüstungen veranlasst wurden. Von ihren vielen Schätzen aus der katholischen Zeit, zu der namentlich unter Bischof Magnus Tavast beim Gottesdienste eine reiche Pracht entfaltet wurde, ist nur mehr wenig übrig. Aber der majestätische Tempel, dessen Baustil zwischen dem romanischen Rundbogen- und dem gothischen Spitzbogenstil steht, hat den Jahrhunderten getrotzt und ist ein Zeuge der Entwicklung der Kultur Finnlands aus ihrer Kindheit, als zuerst das Kreuz an den Gestaden dieses Landes aufgepflanzt wurde. — Die Länge der Kirche beträgt 89 m, die Breite nicht mehr als 37,7 m und die Höhe 44,5 m, während die Thurmspitze 92 m über dem Niveau des Flusses liegt. Die nach dem Brande von 1827 restaurierte Kirche ist in den letzten Jahren mit bedeutenden Opfern renoviert worden; insbesondere sind mehrere Grabchöre im Hinblick auf ihre historischen Erinnerungen würdig in Stand gesetzt worden.

Der *Hauptchor*, mit einem Altargemälde von Westin, enthält Freskomalereien von Ekman: rechts Bischof Heinrich, die Finnländer an der Quelle Kuppis taufend, links Michael Agricola, Gustaf Wasa die finnische Bibelübersetzung überreichend; ferner einige kleinere Freskobilder aus Christi Leben.

Von den 7 Grabchören der Kirche sind 4 restauriert: der Tott'sche, der Stålhandske's, der Tavast'sche und der Kankas'sche. Die 3 letzteren sind mit schönen Glasmalereien von Wladimir Schwertschkoff versehen. — Links vom Hauptchor und mit eisernem Gitter von der Kirche abgeschlossen, liegt der

**Tott'sche Grabchor*. Dieser bemerkenswertheste von allen Grabchören war früher die S:t Laurentius Kapelle. Der Chor, der von dem, 1678 von Pehr Brahe errichteten, prachtvollen Mausoleum des Helden aus dem 30-jährigen

Kriege, Åke Tott, und seiner Gemahlinnen geschmückt ist, enthält in der Gruft die irdischen Überbleibsel von mehreren Mitgliedern der Geschlechter Tott, Creutz und Brahe. Vor Allem sind Åke Tott († 1640), König Erichs XIV. Tochter Sigrid Wasa († 1633) und der Gouverneur Lorenz Creutz († 1698) zu nennen. In diesem Chore war auch Karin Månsdotter begraben, bis ihre irdische Hülle 1867 nach dem restaurierten Kankas'schen Chore (siehe unten) gebracht wurde.

Der *Grabchor Stålhandske's*, der seiner Zeit nächst dem Tott'schen der am schönsten ausgestattete war, liegt auf der westlichen Seite des südlichen Einganges zur Kirche. Dieser Chor, der gleichfalls mit eisernem Gitter versehen ist, wurde 1645 von Torsten Stålhandske's Wittwe Christine Horn angekauft und ist mit einem kostbaren Grabdenkmal aus schwarzem und braunem Marmor mit bildlichen Darstellungen aus weissem Marmor geschmückt. Die irdische Hülle des vom 30-jährigen Kriege her bekannten, grossen Feldherrn († 1644) wird in einem prachtvollen Bleisarge verwahrt.

Der *Tavast'sche Grabchor* (die frühere Kapelle des heiligen Leichnams), der zwischen dem nördlichen grossen Eingange und der Sakristei gelegen ist, ist der grösste aller Grabchöre der Kirche. Er wurde von Bischof Magnus Tavast eingerichtet, der ihn mit einem Eisengitter versah, auf dem das Tavast'sche und andere Wappen, sowie die Jahreszahl 1425 zu sehen sind. In der Mitte des Chores ruht der Kirchenfürst Magnus Olai Tavast († 1452).

Der **Horn'sche* und *Kurk'sche*, oder *Kankas'sche Grabchor* ist der zweite, östlich von der Sakristei gelegene. Dieser Grabchor ist, sowohl was Architektur als was Dekoration betrifft, der schönste der Kirche. Er ist von der Kirche durch ein geschmackvolles Eisengitter getrennt und seine hohen gothischen Fenster zieren hübsche Glasmalereien. Mitten im Chore steht der Sarkophag Karin Månsdotter's, während sich links ein Marmorbild von der Königin befindet. Die beiden Gruften enthalten zahlreiche Särge.

Die *Sakristei*, deren Mauern die nördliche Linie der Kirche etwas überschreiten, ist in zwei Räume abgeteilt. Der vordere wird noch jetzt als Sakristei benützt, während der hintere, die „alte Sakristei“, als Aufbewahrungsraum für kirchliche Geräthe, Gewänder u. s. w. dient. Hier wird auch ein *Reconditorium* aufbewahrt, das

„für die Reliquien des Bischofs Hemming zu öffentlicher Benützung und Feier zusammengesetzt worden ist“. Dieses sonderbare Ding besteht aus einem Sarkophag mit auf 4 Säulen ruhendem Dach und enthält in einem Schrein einen rothseidenen Beutel mit einem Schädel, welcher der Sage nach jener des Bischofs Hemming († 1366) sein soll.

Die *Orgel*, ein Geschenk des Bäcker-Ältesten Wahlgren, wurde in den Jahren 1838—42 aufgestellt.

In der Anlage an der südlichen Langseite der Kirche befindet sich das mit einem einfachen Steinblock versehene *Grab Porthans*.

7. Das ***Åboer Schloss** (Eintritt siehe S. 53) ist auf einem niedrigen Felsenhügel erbaut, der zwischen der Mündung der Aura und der Schlossbucht gelegen ist. Früher wurde der Fuss der Mauern von den Wogen bespült, aber später wurde das Wasser in Folge der Hebung des Landes immer seichter, so dass man jetzt sowohl auf der West- als auf der Südseite des Schlosses trockenen Fusses passieren kann. Der innerste und wichtigste Teil des Schlosses, das sog. *alte Schloss*, steht auf erwähntem Felsenhügel und hat einen einigermaßen regelrechten und viereckigen Hof, der auf allen Seiten mit hohen Mauern aus grauem Stein umgeben ist. Auf der östlichen und westlichen Seite des Schlosshofes stehen zwei gleich hohe viereckige Thürme, die auf der Nord und Südseite an zwei etwas niedrigere Flügelbauten stossen. Auf der Südseite und in der nordöstlichen Ecke des Hofes sieht man hohe Treppen, durch die man jetzt nach den verschiedenen Teilen des Schlosses gelangt. An der westlichen Aussenwand der Mauer, welche die Treppe in der nordöstlichen Ecke umgiebt, ist das in Stein gehauene Wappen des Geschlechtes Sture angebracht. Das innere des Schlosses ist jetzt nur mehr teilweise zugänglich; und von der früheren Einrichtung ist nur mehr wenig vorhanden.

Die Geschichte des Schlosses, welche mit derjenigen der Stadt zusammenfällt, hat mehrere Erinnerungen an Kämpfe alter Zeiten, sowie an Besuche von Königen und grossen Herren aufzuweisen. Seine glänzendste Periode hatte das Schloss, als es die Residenz des Herzogs Johann, des Sohnes Gustaf Wasa's, und seiner Gemahlin Katharina Jagellonica war (1667), welche hier einen grossen Hof hielten und prunkvolle Feste veranstalteten. Am Schlusse des 17. Jahrhunderts wurde das Schloss während der damals geführten Bürgerkriege oft belagert. — Im Jahre 1614 wurde das Schloss 6 Wochen lang von Gustaf II. Adolf bewohnt, während welcher Zeit es von einer Feuersbrunst verwüstet wurde, die so heftig um sich griff,

dass nicht einmal die Kleider des Königs gerettet werden konnten. — So lange Pehr Brahe Generalgouverneur von Finnland war (um die Mitte des 17. Jahrhunderts), behielt das Schloss noch einen Teil seines früheren Glanzes, gerieth aber später in Verfall.

Im Schlosse untergebracht ist:

8. Das ****historische Museum der Stadt Åbo** (Eintritt siehe S. 53). Dasselbe enthält eine Menge interessanter Gegenstände, die sich auf die Geschichte der Stadt Åbo beziehen und im Allgemeinen ein Bild von der Kultur Finnlands in früheren Zeiten geben. Die Räume des Museums sind teilweise im Stile verschiedener Zeitperioden restauriert.

Das Museum wurde am Neujahrstage 1885 eröffnet. Der Anfang war damals klein; aber Dank der Unterstützung und Geschenke freigebiger Mäcenaten haben sich die Sammlungen rasch vermehrt und sind jetzt wohl eines Besuches werth. Kataloge zu 25 P. erhält man am Eingange.

Umgebungen von Åbo.

Wer einige Tage in Åbo zubringt, hat Gelegenheit mehrere lohnende Ausflüge in die Umgebungen nach der Wasserseite hin zu machen; nach dem Lande zu findet sich wenig Sehenswerthes. Åbo ist ein geeigneter Ausgangspunkt für Touren nach dem weit ausgedehnten Scherenhof. Man benützt zu diesem Zwecke eine der nach verschiedenen Richtungen gehenden Dampfschifflinien; in Betreff der Fahrzeiten siehe die Annoncen in den Tageszeitungen.

a) *Kürzere Touren.*

Runsala (Ruissalo) ist eine südwestlich von der Stadt, ausserhalb der Mündung des Flusses Aura gelegene, 9 km lange Insel, die wegen ihrer gut gedeihenden Eichen und Linden und wegen ihrer hübschen Promenaden bemerkenswerth ist. Die Insel, die in früheren Zeiten mit ihrem Jagdparke der Krone gehörte, wurde 1845 mit dem städtischen Gebiete einverleibt und in Villenplätze eingeteilt. Diese sind noch weiter parzelliert worden, so dass jetzt längs der ganzen Südseite der Insel eine schöne Villa neben der anderen liegt. Für das Publikum ist der Platz n:o 31, die sog. *Allmänna promenaden*, reserviert. In dem der Stadt gehörigen, zwischen schattigen Eichen aufgeführten Restaurationsgebäude werden allerhand Erfrischungen verabreicht. Etwas weiter weg, ungefähr in der Mitte der Insel, an der dieselbe durchschneidenden Landstrasse, liegt **Choræi källa** (Quelle), an welcher der Dichter M. Choræus († 1806) mit Vorliebe gesessen und seine lieblichen Lieder gedichtet haben soll. Noch weiter weg steht auf dem Holm'schen Villengebiete ein *Aussichtsthurm*, von dem man eine weite Aussicht auf Runsala und die umliegenden hübschen Scheren

hat. Auch die nördliche Seite der Insel ist mit Villen besetzt, obschon nicht so dicht wie die Südseite.

Als sich auf Runsala ein Mangel an Villenplätzen fühlbar machte, entstanden auf der Insel *Hirvensalo*, auf der anderen Seite des Fahrwassers der Dampfschiffe, neue Villen, die hier eben so dicht an einander liegen wie auf Runsala.

Mitten im Fahrwasser liegen die sog. Bockholmarna. Auf dem näher an der Stadt gelegenen *Lilla Bockholmen* befindet sich eine von Städtern und Fremden gleich gerne besuchte Restauration, von deren geräumiger Veranda man bei schönem Wetter eine herrliche Aussicht auf die Bockholmsbucht mit ihrem lebhaften Verkehre hat. — Auf der anderen Seite dieser Insel, mit der Aussicht nach der Erstabucht liegt der Pavillon und der Hafen des *Seglervereines Airisto*.

Die Dampfschiffahrt nach den am weitesten entfernten Villen auf Runsala (Endstation Oskarsberg) und auf Hirvensalo (Syrjälä) nimmt hin und zurück 2 Stunde in Anspruch. Steigt man bei der Allmänna promenaden oder auf Lilla Bockholmen aus, dann kann man nach etwa 1, resp. $\frac{1}{2}$ St. Aufenthalt mit derselben Dampfschaluppe nach der Stadt zurückkehren. Die Abgangszeiten der Dampfschaluppen ersieht man aus den Tageszeitungen und aus Anschlägen an den Abgangsstationen.

b) *Längere Ausflüge.*

Nådendal. Die Landstrasse ist einförmig. Angenehmer ist der Wasserweg, der mit den grösseren Küstendampfern an der Südseite von Runsala durch den Bockholmssund führt, zu dessen beiden Seiten hübsche Sommervillen belegen sind. An der südwestlichen Spitze von Runsala erhält das Fahrwasser nordwestliche Richtung und etwas später vereinigt sich dasselbe mit dem Fahrwasser der Dampfschaluppen. Man fährt jetzt auf der nördlichen Seite von Runsala und erblickt die dort gelegenen Villen, während auf der gegenüberliegenden Seite die auf dem Festlande schön gelegenen Güter *Artukais* und *Bagarla* die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Hier wird das Fahrwasser immer enger, bis man dicht bei Nådendal den ganz engen *Raumosund* passiert, der eine förmliche Pforte zwischen felsigen Klippen bildet. — Die Tour kann in einem Tage gemacht werden.

Die Stadt Nådendal ist um das im Jahre 1443 hieher verlegte Kloster entstanden. Die Stadt hat niemals eine besondere Bedeutung erlangt und ihre Einwohnerzahl beträgt nur c. 700. Die Haupteinnahmequelle der Stadt ist die Brunnen- und Badeanstalt mit ihren renommier-

ten Schlammhädern, die während der Sommersaison von mehreren Hunderten von Kurgästen besucht wird. Das *Kloster Nådendal* (monasterium vallis gratiae) war seiner Zeit ein angesehenes Brigittinerinnen-Kloster, das übrigens trotz vieler Zuwendungen niemals zu besonderem Wohlstand gelangt zu sein scheint. Mit der Reformation wurden seine Güter allmählig eingezogen, so dass ihm im Jahre 1577 nur mehr ein Haus verblieb. Die unlängst restaurierte Kirche enthält einige alte Grabsteine, Gemälde und andere alterthümliche Dinge. Von den Klostergebäulichkeiten sind nur mehr unbedeutende Spuren vorhanden.

Die Stadt hat nur eine Strasse, die vom Dampfschiffhafen ausgeht; seitwärts zweigen enge Gässchen ab. Vom Hafen führt ein Weg nach der *Brunnen-* und *Badeanstalt*. — An der Landungsbrücke der Badeanstalt ist zur Erinnerung an den Besuch Kaiser Alexanders III. im Sommer 1885 eine mit Inschrift versehene Bronzetafel angebracht.

Hotel: Badhushotellet.

Restauration im Brunnshuset.

Kustö und die dort befindlichen Schlossruinen erreicht man von Åbo mit dem Dampfboot in etwa 2 Stunden; die Linie wird regelmässig befahren, indem das Boot täglich Nachm. von Åbo abfährt und am folgenden Morgen zurückkehrt. Die Fahrt geht durch die *lieblichsten Parthien der inneren Scheren*.

Das Schloss Kustö war zur katholischen Zeit die Residenz der Aboer Bischöfe und hat als solche eine Rolle in der Geschichte des Landes gespielt.

Die schönen ***Pargas-Scheren** mit ihren engen Sunden, grünen Inseln und abwechselnden Stimmungsbildern sind ein lohnendes Gebiet für den Touristen, der im Hochsommer einige Tage das behagliche Leben in den Scheren geniessen will. Tägliche Dampfschiffverbindung mit Åbo (siehe S. 53). Kost und Logis, auch für längeren Aufenthalt, erhält man auf den sauberen und im Allgemeinen gut versehenen Höfen.

B. Åbo—Helsingfors.

1. Zu Wasser.

Die grossen Dampfschiffe der Linie Stockholm—Helsingfors—St. Petersburg machen die Fahrt von Åbo nach

Helsingfors inkl. Aufenthalt in Hangö, das auf dem halben Wege angelaufen wird, in c. 14 Stunden. — Ausserdem wird diese Linie von mehreren kleineren Küstendampfern befahren, welche zwar durch besonders schöne Gegenden führen, aber in Folge des Anlaufens von vielen Zwischenstationen zu ihrer Fahrt zwei Tage brauchen und deshalb dem Touristen, der für seinen Besuch in Finnland nur kurze Zeit zur Verfügung hat, nicht zu empfehlen sind. Über den Weg dieser Boote siehe unten 6.

a. Die *direkte Linie* führt von Åbo durch die besonders schönen *Pargas-Scheren, wo sich das Schiff durch enge Sunde zwischen herrlichen grünen Ufern hindurchschlängelt. Dann folgen offenere Buchten bis Hangö, das man nach 5–6-stündiger Fahrt erreicht.

Hangö siehe unten S. 70.

Die Fahrt wird östlich von Hangö über grössere Buchten fortgesetzt, nach deren Passierung das Schiff in Scheren kommt, innerhalb welcher der durch seine Schönheit weit berühmte **Barösund gelegen ist, eine lange und so schmale natürliche Wasserenge, dass ein guter Springer an mehreren Stellen vom Schiffsverdeck aus das Land erreichen könnte. Dann folgen zwei Buchten mit Ausblick auf das offene Meer im Süden, und 6 Stunden nach der Abfahrt von Hangö erreicht man die bei der Festung Sveaborg gelegene Einfahrt nach Helsingfors (siehe oben S. 30).

Helsingfors siehe oben S. 1.

b. Die *innere Scherenlinie* folgt der Küste und führt weit in einen Meerbusen hinein nach dem *Marktflecken Salo*, von wo es wieder längs der Küste nach Hangö (siehe unten S. 70) geht. Einige Schiffe machen den Abstecher nach dem in schöner Gegend gelegenen, grossen Eisenwerke *Dahlsbruk*. Von Hangö fährt das Schiff nach der hübsch gelegenen *Stadt Ekenäs* (siehe unten S. 75), passiert den *Barösund* (siehe oben) und gelangt, nachdem es viele Landungsbrücken (unter ihnen *Pikkala* mit seiner schönen Einfahrt) angelaufen, nach der Landspitze und Lootsenstation *Porkkala* und von da nach Helsingfors.

2. Mit der Eisenbahn.

Die Eisenbahn von Åbo nach Helsingfors bietet keine direkte Verbindung, indem die Bahn von Åbo in nordöstlicher Richtung nach der von Helsingfors aus nördlich, in das Innere des Landes gehenden Stammbahn gezogen ist; die Linie macht deshalb einen grossen Umweg, sie beschreibt 2 Seiten eines Rechtecks. Auch die Landschaft bietet nichts von Interesse, weshalb diese Fahrt nicht zu empfehlen ist, wenn direkte Dampfschiffsverbindung zur Verfügung steht. — Eine im Bau begriffene, direkte Eisenbahn von Åbo nach Helsingfors dürfte nach ein paar Jahren dem Verkehr übergeben werden.

1. *Abo—Toijala.*

Von dem im Nordwesten der Stadt gelegenen *Bahnhofe* verläuft die Bahn auf dem westlichen Ufer des Flusses Aura zunächst durch bebautes Land; nach der Station *Lundo*, 18 km, an der Aura, folgt die Bahn dem Flussthale durch den zum Kirchspiel Lundo gehörigen Sprengel *Brunkkala*; Station *Aura*, 30 km.

Gleich nach der Station überschreitet die Bahn die Aura und kommt nun in einförmige Gegend mit spärlicher Niederlassung; die Bahnlinie folgt hier nicht Flussthälern und alten Landstrassen, um welche das Land gewöhnlich bebaut ist, sondern sie durchschneidet dazwischenliegende, wenig kultivierte Gebiete; nur bei den Stationen, die in Flussthälern oder bei Strassenübergängen liegen, gewahrt man Ansiedelungen.

Es folgen die Stationen *Kyrö*, 42 km; *Mellilä*, 56 km und das in einem weithin wohlbebauten Flussthale gelegene *Loimijoki* (Restauration), 66 km.

Die Bahn führt durch eine ähnliche Gegend weiter wie auf der vorigen Strecke; *Ypää*, 76 km; *Koivisto*, 86 km und *Forssa*, 95 km.

Die beiden zuletztgenannten Stationen haben Bedeutung als Anschlusspunkte für den Verkehr nach den südlich von der Bahn, in Tammela und Jokkis gelegenen grossen Landgütern und ansehnlichen Fabriken.

Jokkis, eines der grössten Güter des Landes (und Nagelfabrik) liegt 16 km von der Station Koivisto.

Die Baumwoll-Spinnerei und -Weberei *Forssa* liegt 9 km von der gleichnamigen Station. Die einer Aktiengesellschaft gehörige und 1847 vom verstorbenen Kommerzienrath A. W. v. Wahren gegründete Fabrik hat einen sehr raschen Aufschwung genommen. Gegenwärtig zählt der Ort c. 3.000 Einwohner, von denen die meisten in der Fabrik angestellt sind. Wegen Besichtigung der Fabrik wende man sich an das Kontor. Vor der Spinnerei ist seit 1887 die von W. Runeberg modellierte Broncebüste des Gründers aufgestellt. Zu den Sehenswürdigkeiten gehören auch die gepflegten Garten und Parkanlagen.

Mustiala, 9 km von Forssa, ist ein gut bewirthschaftetes, grosses Staatsgut mit landwirthschaftlicher Hochschule. Schöne Umgebungen.

Die folgende Gegend behält den einförmigen Charakter bei; *Urdiala*, 109 km und *Toijala* (Restauration), 128 km. In Toijala, das auf der Linie Tavastehus—Tammerfors liegt, Anschluss an die nach Süden und Norden fahrenden Züge.

2. *Toijala—Tavastehus—Riihimäki* mit Anschluss an die *St. Petersburger* Bahn siehe unten VII, A; *Riihimäki*—

Helsingfors siehe oben S. 40. — Die von Toijala nach Norden gehende Bahn siehe unten VII, A.

C. Stockholm—Hangö—Helsingfors.

Zwischen Hangö und Stockholm wird das ganze Jahr über eine regelmässige Dampfschiffsverbindung unterhalten, im Winter mit dem eigens für Winterfahrten stark gebauten, eisbrechenden Dampfer Express; das Schiff, das mit den Bahnzügen in Hangö korrespondiert, gebraucht zur direkten Überfahrt c. 18 Stunden. Im Sommer wird Hangö von den Schiffen angelaufen, die zwischen Stockholm und St. Petersburg verkehren.

1. Stockholm—Hangö.

Nachdem man die schwedischen Scheren bei *Sandhamn* verlassen, wird in die offene See hinausgesteuert, wo man im Dunkel der Nacht an dem auf der vereinzelter Meeresklippe **Bogskär* erbauten *Leuchthurm* (diesseits der finnländischen Grenze) einen Leitstern hat. Das erste Zeichen der Annäherung an die finnländische Küste gibt der *Hangöer Leuchthurm*, an dem vorüber man zwischen nackten Klippen in den Hafen von Hangö einfährt.

2. Hangö.

Ankunft. Zu Wasser an dem grossen mit Schienengeleise versehenen Hafenmolo, nicht weit vom Bahnhof; die Zollvisitation der vom Auslande kommenden Schiffe findet an Bord statt. Droschken und Träger sind bei der Ankunft der regelmässig verkehrenden Passagierdampfer zur Stelle. — Mit der *Eisenbahn* an dem im Westen der Stadt gelegenen Bahnhof, nicht weit vom Hafen, wohin die Züge mit denjenigen Passagieren fahren, welche mit Dampfschiffen weiterreisen.

Hotels: **Pension Bellevue*, herrliche Lage mit Aussicht auf das Meer; Zimmer 3—5 M. per Tag, 20—40 M. per Woche, 80—120 M. per Monat; gute Restauration; nur während der Badesaison geöffnet. **Grand Hotel*, entzückende Lage am Meere, Ende der Boulevardsgatan; gute Zimmer von 2 M. an; Zimmer und Pension 100 M. per Monat. *Järnvägshotellet* am Bahnhofplatz.

Restaurationen: ausser in den Hotels, Badehausrestauration, nur während der Saison geöffnet, 4 M. per Tag (sämmliche Mahlzeiten), 80 M. per Monat; *Nykterhetsvårdshuset* (Temperenzwirthshaus).

Bäder: im Sommer sowohl temperierte als Seebäder in der Anstalt im Badehausparke; Billetverkauf in einem Kiosk bei der Anstalt.

Dampfschaluppen, Ruder- und Seegelboote werden vermiothet; Näheres in der Badehausrestauration.

Banken: Filialen der Vereinsbank und der nordischen Aktienbank.
Post und Telegraph in der Boulevardsgatan.

Telephon innerhalb der Stadt, nach der Umgegend, nach Helsingfors und Åbo.

Dampfschiffskontore: *Karl Boström*, vertritt hauptsächlich die Schiffe der Finnländischen Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft; *Victor Ek*, dänische u. a. Schiffe.

Buchhandlung und Verkauf von **Photographien:** Buchhändler *Kau-stell*; Photograph *Lagergren*.

Zeitungsverkauf in einem Kiosk im Badehausparke und am Bahnhof.

Die *Stadt Hangö*, die auf der südlichsten, weit in das Meer vorspringenden, Landspitze Finnlands, der Hangö-Spitze, liegt, verdankt ihre Entstehung den in den 70-er Jahren eifrig betriebenen Bestrebungen, dem finnländischen Exporte einen offenen Winterhafen zu sichern; andererseits war man der Überzeugung, dass der Güterverkehr nach der russischen Hauptstadt im Winter über den selten zufrierenden Hangö'er Hafen geleitet werden könnte. Diese kaufmännischen Interessen veranlassten Hafenbauten in Hangö und den Bau einer Eisenbahn von da nach einem geeigneten Punkte der St. Petersburger Bahn, als welchen man Hyvinge ersah. Mit diesen Bestrebungen fällt die Gründung der Stadt Hangö, deren Privilegien aus dem Jahre 1878 stammen, zusammen. — Der ungeheuer Transitoverkehr, auf den man gehofft, wurde indessen von den faktischen Verhältnissen ganz bedeutend reduziert; dagegen wurde der neue Winterhafen von der grössten Bedeutung für den finnländischen Export. Der Hafen ist bereits erweitert worden und der Verkehr ist in stetigem Zunehmen, seit das starke Eisbrecherschiff *Murtaja* es möglich macht, den Hafen auch in strengen Wintern offen zu halten; nur ganz ausnahmsweise und auf kurze Zeit veranlasst das Eis eine Verkehrsstockung. Auf diese Weise ist Hangö der Ausgangspunkt einer das ganze Jahr über regelmässigen Schiffsverbindung mit Stockholm, Kopenhagen und England (Hull) geworden.

Der wichtigste Exportartikel ist Butter. In Hangö sammeln sich die Produkte der über das ganze Land zerstreuten Meiereien an; jeder Eisenbahnzug bringt zur Ausfuhr fertige Butterfässer. Die Zahl der Fässer stieg im Jahre 1894 wöchentlich und durchschnittlich auf c. 4,000 und der Jahreswerth der Butter betrug c. 22 Millionen M.

Ausser als Hafenstadt hat Hangö in der jüngsten Zeit auch als fashionabelster Sommeraufenthaltssort des

Landes für Städter (unter denen sich viele Ausländer befinden) erlangt: hiezu hat namentlich Hangö's herrliche Lage am Meere auf einem trockenen sandigen Terrain beigetragen. Die durch diese günstigen Umstände ins Leben gerufene Bade- und Kuranstalt lockt im Sommer eine grosse Menge Gäste an. — Die Einwohnerzahl der Stadt beträgt c. 3,000.

Der Tourist, welcher im Sommer Hangö passiert, wendet die Zeit während welcher das Dampschiff im Hafen liegt, am besten auf folgende Weise an. Vom Hafenplatze besteigt man den ganz in der Nähe liegenden *Drottningberg*, auf den eine Holztreppe führt: von hier hat man eine weite Aussicht auf die Stadt, den Hafen und Hangö-Spitze im Norden und Westen, sowie auf das Meer mit dem Leuchthurme im Süden. Ein paar Kilometer ausserhalb des Hafens sieht man die Überbleibsel der schwedischen Festungswerke *Gustafs-värn*, *Gustaf Adolfs fäste* und *Mejerfelt*, welche unter Gustaf III. gebaut und von den Russen während des orientalischen Krieges 1854 geschleift wurden. Oben auf dem Berge befinden sich eine alte, aus dem Meeresgrunde ausserhalb der Stadt gehobene Kanone, ein eiförmiger Steinblock, der in Salpausselkä bei einem Einschnitte der Savolaksbahn gefunden wurde, und die sog. Nordenskjöld's Schale, eine in einem geschliffenen Steinblocke angebrachte, halbkugelförmige Vertiefung, die als Unterlage für eine Bowle bei einem für den berühmten Nordpolfahrer A. E. Nordenskiöld im Jahre 1883 dahier abgehaltenen Feste diente. — Begiebt man sich die Treppe wieder herunter und geht längs dem Hafengeleise am Bahnhof vorüber, so kommt man zu der, die Stadt durchschneidenden Hauptstrasse, zur *Boulevardsgatan*; ihre Fortsetzung führt an mehreren reizenden Villen vorüber nach dem **Badehausparke*, der abwechselnde Spaziergänge sowohl auf schattigen, abgeschiedenen Wegen als über Uferklippen bietet, an denen man auf mehrere sog. Riesentöpfe trifft. Die durch den Park gehende Hauptstrasse führt an einigen Villen und Sommerwohnungen vorüber ein gutes Stück ostwärts weiter.

Der *Badehauspark* umgibt die *Brunnen- und Badeanstalt*. Kommt man von der Stadt, dann erblickt man zunächst die geräumigen Gesellschaftslokale der Anstalt mit ihren Veranden, von denen aus man eine der herrlichsten Meeransichten hat. In Verbindung mit diesem Baue stehen die Restaurationslokalitäten und im rechten Winkel zu diesen, aber ganz freistehend, ist die Badeanstalt selbst gelegen. Seebäder erhält man in getrennten Badehütten an der Landspitze, die rechts den Platz und den kleinen,

vor den Gebäuden liegenden Meerbusen begrenzt. Zwischen den genannten Gebäuden befindet sich ein Kiosk für Billeten- und Zeitungsverkauf; hier erhält man auch alle die Bäder u. A. betreffende Aufschlüsse. — Während der Saison (15. Juni—15. Sept.) spielt täglich die Badekapelle. — Gelegenheit zu Segelfahrten geben zuverlässige Steuerleute, deren geräumige Fahrzeuge im Hafen vor der Badeanstalt stationiert sind; niedrige Taxe. Auch zum Reiten hat man Gelegenheit. — Bleibt man in Hangö länger als 3 Tage, dann hat man, wenn man die Badeanstalt und ihre Anlagen besuchen will, wöchentlich 5 M. zu entrichten oder eine Saisonkarte für 20 M. zu lösen.

Von den *industriellen Einrichtungen* Hangö's verdienen erwähnt zu werden:

Die am Drottningberge und am Hafen gelegenen Werkstätten der *Gesellschaft Granit*, in denen Behauen, Drehen und Schleifen der Steine mittelst Dampf betrieben wird. Es werden Steinarbeiten aller Art ausgeführt und meist nach Russland exportiert. Wegen Besichtigung der Werkstätten wende man sich an das Kontor (Telephon).

Die *Dampfmeierei* Arthur H. Borgström's; sie liegt etwas ausserhalb der Stadt an der Eisenbahn und wird am besten auf der durch den Badehauspark führenden Strasse erreicht. Dieses Etablissement giebt einen interessanten Einblick in die Butterbereitung. Täglich kommen ganze Waggonladungen Rahm in Blechgefässen von den vielen, längs der Eisenbahn von der Meierei angelegten Entrahmungsstationen an, welche die in der Umgegend produzierte Milch aufkaufen; der Rahm ist das Rohmaterial der nach den neuesten Methoden arbeitenden Meierei. Die Produktion steigt durchschnittlich auf nahezu 100 Fässer Butter per Woche. Wegen Besichtigung der Meierei wende man sich an das Kontor (Telephon).

Bei einer *Segelfahrt* ausserhalb Hangö's kommt man an den oben erwähnten Festungsrüinen vorüber nach der äusseren Rhede, die im Süden vom *Bäcklandet* mit dem *Leuchtturme* und im Westen von der beim *Dorfe Hangö* vorspringenden *Tulludden* begrenzt ist. Die Gegend bei dieser Spitze und den gegenüber liegenden *Tullklipporna* bildete in früheren Zeiten einen wichtigen Ankerplatz für Segelschiffe und wurde gewöhnlich von den Fahrzeugen und Kriegsschiffen passiert, die von Westen her nach den Häfen auf beiden Seiten des finnischen Meerbusens fuhren.

Umsegelt man die Spitze, dann erreicht man nach kurzer Fahrt das auf dem Festlande gelegene *Dorf Hangö*. Hier hat der Touristenverein einen **Aussichtsturm* mit herrlichem Blick auf das Meer errichten lassen. Von hier kann man sich nach der Stadt auch auf der 3 km langen Strasse zurückbegeben.

Der **Leuchtturm von Hangö* befindet sich 7 km südlich von der Stadt. Auf einer Segelfahrt ist eine Landung beim Turme besonders lohnend wegen der grossartigen **Aussicht* auf das freie Meer, die man von der Turmspitze geniesst. Auf den in der Nähe gelegenen Klippen findet man mehrere Riesentöpfe. Die Leuchtturminsel

ist zugleich eine Station für Lootsen, Nebelsignal-Apparate und Rettungsgeräthschaften.

Die **Umgebungen** bieten den Sommerfrischlern in Hangö viele lohnende Ziele für Ausflüge. Von diesen mögen hier erwähnt werden:

1. Nach den westlichen Scheren, wohin man entweder mit Segelboot oder mit einer für den Tag gemietheten Dampfschaluppe fährt. Hier verdient besondere Beachtung

Rilaks, ein dem gräflichen Geschlechte Aminoff seit 1720 gehöriges Fideikommiss.

Das Hauptgebäude, das in altenglischem Stil aufgeführt ist, enthält eine vorzügliche Sammlung von Portraits und anderen Gemälden. Hier finden sich Originalportraits von schwedischen Königen und russischen Zaren, die von älteren und neueren Malern, wie Breda, Pasch, Dow, Sandberg und Lavroff ausgeführt sind. Grosse, c. 6,000 Bände umfassende Bibliothek. Unter den Sammlungen behndet sich eine Zeichnung auf Birkenrinde von Ehrenström, welche an die Zeit erinnert, zu der er auf der Festung Karlsten bei Marstrand gefangen sass. Auch eine unmittelbar nach dem Tode abgenommene Gipsmaske von Gustaf III. ist vorhanden. — Der Hof ist von einem grossen schattigen Parke umgeben. Von einem tempelartigen Pavillon hat man eine herrliche Aussicht auf das umliegende Wasser, das theils von steilen Klippen, theils von hohen Bäumen mit bis in das Wasser hängenden Zweigen eingerahmt ist. Der Garten ist gross und die Gewächshäuser sind sehenswerth. Auf Rilaks brachte der Freund Gustaf's III., der Präsident Graf Aminoff, seine letzten Jahre zu. Hier ruhte er, umgeben von seiner Familie und seinen Freunden, zu denen der Gustafianer Ehrenström gehörte, von den Stürmen der Politik aus.

Die **Rilaks-Bucht** ist aus der Zeit der grossen Unruhen durch die Seeschlacht bekannt, die hier am 26. Juli 1714 ausgekämpft wurde. In Folge dieses Treffens, welches als der erste Seesieg der neuen russischen Flotte von besonderer Bedeutung war und von Zar Peter I., der selbst zugegen gewesen, in St. Petersburg mit einem Triumphzug gefeiert wurde, fielen sowohl die kleineren Scheren als Åland in die Hände der Russen. Zur Erinnerung an diesen Sieg ist am Ufer der Bucht ein graues Marmorkreuz mit dem Brustbilde des Zaren errichtet worden.

2. Nach **Ekenäs** und **Raseborg**. Nach Ekenäs biegt man sich entweder mit Dampfschiff (in zwei Stunden), oder mit der Eisenbahn (siehe unten S. 75). Von Ekenäs mit Fuhrwerk nach Raseborg siehe unten S. 76.

3. Nach dem Innern des *westlichen Nyland* lassen sich mehrere, für den Naturfreund besonders lohnende Touren unternehmen, z. B.:

a. **Hangö—Ekenäs** mit **Raseborg** (siehe unten S. 76)—**Fiskars** (siehe unten S. 75); die Tour erfordert ein bis zwei Tage, je nach den Dampfschiffsverbindungen.

b. Wie oben a mit Weiterfahrt von Fiskars mittelst Fuhrwerk nach **Karis-Lojo** und mit Dampfschiff über den Lojosee nach Lojo; zurück mit der Eisenbahn von der Station Lojo, siehe unten S. 76.

3. Hangö—Helsingfors und Hangö—St. Petersburg.

a. **Zu Wasser** nach Helsingfors, siehe oben S. 68; Weiterfahrt von dort nach St. Petersburg, siehe oben S. 41.

b. Die *Eisenbahn* von Hangö hat in *Hyvinge*, 148 km, Anschluss an das übrige Eisenbahnnetz; *Hyvinge* siehe oben S. 40.

1. *Hangö—Ekenäs*. Von Hangö führt die Bahn durch eine einförmige sandige Waldgegend nach der Station *Lappvik*, 18 km, bei der sich der gleichnamige Hafen und Ladeplatz befindet. Auf der folgenden Strecke fährt man auf einer langen Brücke über den *Pojoviken*, über den man nach beiden Seiten hübsche Aussichten hat; im Vordergrunde *Ekenäs*, 33 km.

2. Ekenäs.

Ankunft. Zu Wasser in dem dicht bei der Stadt gelegenen Hafen; mit der *Eisenbahn* an dem $\frac{1}{2}$ km nördlich von der Stadt gelegenen Bahnhof. Sowohl hier als am Hafen sind Stadtbooten und Trägerjungen zur Stelle. Auch das Fuhrwerk des Stadthotels ist zugegen.

Hotels: Stadthotel, am Torget, komfortabel; Gasthaus der Pferdestation, billig und sauber.

Restaurationen: ausser in den Hotels, im Sommer *Knipan*, ein in das Wasser hinausgebauter, hübscher Pavillon am Dampfschiffhafen.

Bäder: Seebäder bei *Knipan*; warme und kalte Bäder in Lönnebeck's Badeanstalt.

Bank: Vereinsbank in der Stora Kyrkogatan, unweit der Kirche.

Post: Stora Kyrkogat., in der Nähe des Torget.

Telegraph: am Fiskarhamnen.

Dampfschiffkontor: *Borenius*, gegenüber dem Stadthotel.

Buchhandlung und Photographienverkauf: Stora Kyrkogatan.

Telephon innerhalb der Stadt, nach der Umgegend und den Küstenstädten.

Die Stadt Ekenäs war schon im Mittelalter ein bedeutender Ort, dem jedoch städtische Privilegien erst 1546 von Gustaf Wasa erteilt wurden, welcher beabsichtigte, durch die Stadt dem benachbarten Lande Waaren ohne Vermittlung von Reval zuzuführen. Später hat die Stadt doch keinen weiteren Aufschwung genommen; ihre Einwohnerzahl beträgt gegenwärtig etwas über 2,000. In der Stadt befindet sich ein Volksschullehrerinnen-Seminar.

Die Umgebungen bieten dem Naturfreunde vieles Interessante: nach Süden breitet sich ein ausgedehnter, anmuthiger Scherenhof aus und nach dem Lande zu schiebt sich der 14 km lange, hübsche *Pojoviken* vor, nach dessen nördlichem Ende, dem Ladeplatze *Skuru*, von Ekenäs aus häufig Dampfboote fahren. 5 km von *Skuru* liegt in einem schönen Thale mit reicher Vegetation das grosse Eisenwerk *Fiskars*. Zu diesem gehört das Kupferbergwerk *Orijärvi*, mit seinen 90 m tiefen Schächten und gewaltigen Stollen. Der Weg von *Fiskars* nach *Orijärvi* führt auf 6 km langer Landstrasse nach *Antskog*, von wo aus man 9 km auf reizenden Seen mit dem Ruderboot zurücklegt. Die Fahrt kann nördlich bis *Karis-Lojo*, 20 km

von Fiskars, ausgedehnt werden; von Karis-Lojo Dampfschiffverbindung auf dem *Lojosee* nach der Eisenbahnstation *Lojo*, siehe unten S. 76.

***Raseborg.** Der am häufigsten gemachte Ausflug in der Umgegend von Ekenäs ist der nach der uralten Burg *Raseborg*, deren pittoreske Ruinen Erinnerungen aus vorhistorischer Zeit wachrufen. Die Burg ist jetzt von Wiesen und grünenden Hügeln umgeben, die in Folge der starken Land-erhebung an der südfinnischen Küste aus dem Meere emporgestiegen, dessen Wellen noch vor zwei Jahrhunderten die Burgmauern bespülten.

Der Ausflug nach Raseborg, 15 km, kann von Ekenäs in einem halben Tag gemacht werden; Fuhrwerk (man verlange eine Karre auf Federn) erhält man durch Vermittlung der Pferdestation; Taxe 4–6 M. (je nach der Dauer des Aufenthaltes), einfache Fahrt 3 M. 20 P. Wer nicht nach der Stadt zurückkehrt, sondern nach der Eisenbahnstation Karis weiterfahren will, muss sich bei der Pferdestation *Broby* (12 km) Fuhrwerk bestellen und nach Raseborg kommen lassen. — Auf einem Abhang am Schlosse ist die *Herberge* des Touristenvereines gelegen, von deren Vorsteher man (vom 1. Juni—15. Sept.) Essen, Erfrischungen und Nachtquartier erhält. Billige Preise. Beim Übernachten in Raseborg (was bei günstigem Wetter sehr zu empfehlen ist), kann man den grossartigen Eindruck geniessen, den das Schloss in der sommerlichen Abendbeleuchtung macht. Den Schlüssel zum Schlossturme verwahrt der Vorsteher der Herberge; derselbe beschafft auch Fuhrwerk zur Weiterfahrt.

3. *Ekenäs—Hyvinge.* Die Bahn folgt jetzt dem Berg-
rücken, der sich vom Innern des Landes in südwest-
licher Richtung bis ans Meer hin zieht. Während die
Bahn selbst durch eine einförmige Gegend, meist Wald
und Haideland, gezogen ist, breitet sich seitwärts eine
herrliche Landschaft aus, namentlich nach Norden hin,
wo der durch seine Reize berühmte, *Lojosee* gelegen ist,
der von verschiedenen Eisenbahnstationen aus bald zu
erreichen ist. — Nach Ekenäs folgt die Station *Karis*,
49 km.

2 km von der Station, bei welcher sich auch eine Pferdestation be-
findet, liegt das grosse Eisenwerk *Billnäs*. — Die Landstrasse führt nach
der Fabrik *Aminnefors* am Pojoviken. 7 km, *Skuru*, 8 km und *Fiskars*,
12 km; diese Orte siehe oben S. 75. — Nach *Raseborg* (siehe oben S. 76)
10 km. — Nach *Fagervik* (grosse, Baron Hisinger gehörende Güter) 15 km.

Station *Svartå* (Restauration), 64 km, von schönem
Hochwald umgeben.

Bei der Station befindet sich auch eine Pferdestation, von der man
Fuhrwerk nach der Fabrik *Svartå*, 4 km, erhält. Zur Fabrik gehört eines
der grössten Güter des Landes, ein Fideikommiss des freiherrlichen Ge-
schlechtes Linder, Schöner Park und grossartige Gartenanlagen, Sammlung
von Mineralien und im Västtra Nyland gefundenen Steingeräthen.

Auf der folgenden Strecke zeigen sich im Norden
Busen des *Lojosees*, der am besten von der Station *Lojo*,
84 km, erreicht wird.

Bei der Station auch Pferdestation. — Auf der Landstrasse 4 km
nach *Lojobacke* (Pferdestation), dem Centralorte am *Lojosee*; Station der
Dampfboote auf dem *Lojosee* und nach *Karis-Lojo* (siehe oben S. 76), wo-
hin man nach c. 2 Stunden gelangt. — 8 km nördlich von *Lojo* liegt das
Kneipp-Sanatorium *Vaanila*.

Die folgenden Stationen sind: *Nummela*, 98 km; *Korpi*, 124 km; *Rajamäki*, 135 km und *Hyvinge* (Restauration und Hotel; siehe oben S. 40), 148 km.

IV. Das östliche Finnland.

Der östliche Teil Finnland's oder das ausgedehnte Landgebiet *Karelen* enthält mehrere wohlbekannte und von Alters her bei Touristen beliebte Reiseziele: Wiborg, den Saimakanal, Imatra, Valamo und das nördliche Ufer des grossen Sees Ladoga. Die Verkehrsverhältnisse sind jetzt, nachdem das Eisenbahnnetz bis Imatra, Sordavala und Joensuu erweitert ist, ganz gute, so dass der Tourist seine Reisen verhältnissmässig leicht ausführen kann. Der Hauptort Karelen's ist die an der Küste des finnischen Busens gelegene, uralte Stadt *Wiburg*, von der die Eisenbahnen und der Saimakanal ausgehen, durch welch' letzteren die weit ausgedehnten Binnenseen mit dem Meere in Verbindung gesetzt sind.

St. Petersburg—Wiburg, siehe oben S. 35.

Helsingfors—Wiburg, siehe oben S. 37.

A. Wiburg und Umgebungen.

1. Wiburg.

Ankunft. Mit der *Eisenbahn* an dem in der sog. St. Petersburger Vorstadt (am nordöstlichen Ende der Stadt) gelegenen Bahnhof. Wünscht man eine *Droschke* (sog. Isvoschtschik), dann lässt man sich von dem auf der Bahnhofstreppe postierten Polizisten eine Marke geben, die man erst beim Beginne der Fahrt zurückgibt. Taxe: 20 P. mehr als die gewöhnliche, bei Nacht keine Erhöhung, sondern nur die gewöhnliche, für Nachtfahrten geltende, doppelte Taxe (siehe unten »Droschken«). *Träger* sind zur Stelle, Taxe: 20 P. Gepäck, das aufgegeben war, darf auf dem Bahnhofe 24 Stund. liegen bleiben, später wird per Stück und Tag 20 P. bezahlt. — *Zu Wasser* vom Meere her: die grösseren Dampfschiffe legen am Südra, Kajen an, die kleineren, welche den Lokalverkehr vermitteln, an der Åbo bro beim Schlosse; vom Saima her: an den nördlichen Quais des Salakkalahti, wo sich eine besondere Landungsbrücke für die kleineren Boote der Juustila-Linie und des Lokalverkehrs befindet. An den Quais sind Droschken zu haben; gewöhnliche Taxe (siehe unten Droschken).

Hotels: **Societetshuset* am Rådhusorget, Zimmer von 4 M. an; **Hotel Belvédère* am Salakkalahti, Zimmer von 4 M. an; **Hotel Andrea*, Kyrkogatan, Zimmer von 2½ M. an; *Hotel Imatra*, Ecke der Svartmunke- und

Nedregat.. Zimmer von 2 M. an; *Hotel de l'Europe* am Bahnhof, Zimmer von 2½ M. an; und mehrere kleinere Hotels.

Restaurationen: in den Hotels, sowie **Esplanadenpavillon* in der Esplanade; Restauration *St. Annae* (»Fäffängen«), in einer Anlage am nördlichen Ende der Åbo bro, mit hübscher Aussicht auf die Stadt; *Nykterhetsvårdshus* mit einfacher, anspruchsloser Servierung.

Konditorei und Café: *Svartström* am Paradplanen.

Verkauf von **Mineralwassern** und **Limonaden:** im Sommer in der Esplanade und an den Quais des Salakkalahti.

Bäder: *Schataloff's* Badeanstalt; *Seebäder* in der Schwimmanstalt unterhalb der gegen das Meer hin gelegenen Wälle.

Coiffeurs: *Loleyti*, *Katrinegat.* und *Kaufman*, Torkelskatan.

Droscken, die sog. Isvoschtschiks, sind überall in der Stadt zu haben; die Fuhrwerke sind im Sommer leichte, offene Wagon, im Winter Schlitten für 2 Personen. Die Taxe, die auf Verlangen vorgezeigt wird, beträgt für die einfache Fahrt innerhalb der sog. Festung 25 P., nach den Vorstädten 50 P.—1 M., je nach der Entfernung; Nachts (vom 1. Mai—1. Okt. von 12 Uhr Nachts bis 6 Uhr Morgens, vom 1. Okt.—1. Mai von 11—6, doppelte Taxe.

Dampfschaluppen unterhalten regelmässigen Verkehr (mehrmals stündlich) mit der nächsten Umgebung der Stadt und dem Kanal (nördliche Seite), nämlich: von der Landungsbrücke im Salakkalahti nach Hiekka, Pikruuki, Myllysaari, Huusniemi und Papula; Taxe 5—10 P.

Ruderboote am Salakkalahti; Überfahrt nach Hiekka 5 P., sonst nach Übereinkommen.

Lokalzüge verkehren vor und nach der Ankunft der regelmässigen Züge mit dem westlich gelegenen Sorvali und halten bei den Strassenübergängen in den Vorstädten Hiekka und Saunalahti.

Banken: Filiale der *Finnlands Bank*, Svartmunkegat.; Filiale der *Vereinsbank*, Biskopsgat.; Hauptkontor der *Nordischen Aktienbank*, Svartmunkegat.; Filiale der *Kansallis-osakepankki* (National-Aktienbank) Biskopsgat.; Kontorzeit von 10—2, bei den beiden letzten Banken auch von ½5—½6 Uhr.

Post, Katrinegat., geöffnet für einfache Sendungen von 9 Vorm.—7 Ab., sowie von 8—½9 Ab. (an Sonn- und Feiertagen von 9—10 Vorm., ½2—2½ Nachm. u. 8—½9 Ab.); für eingeschriebene und Werthsendungen von 9 Vorm.—7 Ab. (an Sonn- und Feiertagen von 9—10 Vorm.); Postwerthzeichen werden verkauft von 9 Vorm.—9 Ab. (an Sonn- und Feiertagen von 9—10 und 12—9).

Das Postbureau am Bahnhof, das auch eingeschriebene Sendungen entgegennimmt, ist geöffnet von ½12—½2 u. von ½6—½8 Ab. (an Sonn- und Feiertagen von ½1—½2 u. von ½7—½8 Ab.).

Die Briefkästen werden entleert: die an der Hauptpost ½ St. vor Abgang der Post; der am Bahnhof 10 Min. vor Abgang der Züge.

Telegraph, Torkelsgat., geöffnet von 8 Vorm.—12 Nachts.

Telephon: Wiburg's Telephonnetz steht in Verbindung mit den benachbarten Landorten (worunter Rättijärvi und Imatra), sowie mit den Städten des östlichen und südlichen Finnland.

Dampfschiffkontore: *Alex. Sesemann*, Salakkalahti kaj, Agent für die Wiburg'sche Dampfschaluppen-Aktiengesellschaft; *Ferd. Michelsson*, Kejsaregat., Agent für sämtliche Schiffe der Finnländischen Dampfschiff-fahrts-Aktiengesellschaft, sowie für die Küstendampfer Aavasaksa, Oulu, Björneborg, Sven Dufva; *J. Hoffman* in Carl Rothe & Co's Kontor, Katrinegat., Agent für die Saima-Schiffe Ainamo, Konkordia u. Savotar; *Konst.*

Karvinen, Torkelsgat., Agent für die Schiffe der Linie St. Petersburg—Joensuu: Kaleva, Wäinämöinen u. Sampo; *G. Frankenhaeuser*, Katrinegat., Agent für die Schiffe der Linie Stockholm—Wiburg—St. Petersburg: Helsingfors und Nordkusten; *W. Dippel*, Agent für die Schiffe der Linie Lübeck—Kotka—Wiburg: Afrika, Imatra und Wiborg. — Die *Fahrpläne* sind in den Tageszeitungen annoncirt.

Der **Tagesanzeiger**, der auf der ersten Seite der Tageszeitungen steht, enthält Angaben über *Eisenbahnzüge*, *Post*, *Telegraph*, *Bank-* und *Advokatenkontore*, *Predigten* in Kirchen, Empfangsstunden der *Ärzte* u. s. w. Auch über *Dampfschiffahrten* und *öffentliche Vergnügungen* enthalten die Tageszeitungen das Nöthige.

Buchhandlungen: *Clouberg & Co.* (Inhaber A. Hoving), Katrinegat.; *J. C. Lagerspetz* (auch Sportartikel), Paradplanen; *C. Oldenburg*, Katrinegat. In diesen Läden sind auch Schreib- und Zeichenmaterial, Photographien u. A. zu haben.

Photographen: *Fr. Diehl* und *J. Indursky*.

Zeitungsverkauf (auch von Helsingfors und St. Petersburger Zeitungen) am Bahnhof.

Geschäfte und Kaufläden befinden sich hauptsächlich in der Katrinekatan.

Sehenswürdigkeiten. Unter Hinweis auf die untenfolgende nähere Beschreibung werden hier nur die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt und der nächsten Umgebung aufgezählt:

Esplanade mit dem neuen Hause der *Volksschule*.

Monrepos-Park, täglich, ausser Dienst. und Freit., geöffnet; Eintritt 40 P., welche der Armenkasse und Wohlthätigkeitsanstalten zufallen; Droschke nach dem Park 1 M.

Neue finnische Kirche.

Papulaberg mit weiter, hübscher Aussicht; Droschke 80 P.

Rådhusorget mit dem Hofgericht und anderen Gebäuden.

Schloss; Erlaubniss zum Eintritt erlangt man bei der russischen Kommandantur.

St. Annæ-Höhe, gegenüber dem Schlosse.

Das **Programm für den Besuch Wiburg's** entwirft man an der Hand der untenstehenden Beschreibungen. Bei einem *kurzen Aufenthalt* ($\frac{1}{2}$ —1 Tag) besucht man die obengenannten Sehenswürdigkeiten. Verfügt man über mehr Zeit, dann ist vor Allem eine Fahrt nach Juustila und Rättijärvi (etwas weiter weg) am Saimakanal zu empfehlen.

Geschichtliches. Die Befestigung der schwedischen Herrschaft an der südwestlichen Küste Finnlands und ihre Ausdehnung nach dem Innern des Landes führte im Osten bald zu Verwicklungen, an denen auch der freie Staat Novgorod beteiligt war. Karelen wurde der Schauplatz des langen Kampfes um die Oberherrschaft in diesen Gegenden, der im 13. Jahrhundert entbrannte und ohne grosse Unterbrechungen bis in die Zeit Gustaf Adolf's fort dauerte, als der Sieg endlich von den schwedischen Waffen davongetragen wurde. Den ersten Ansatz zur schwedischen Herrschaft in Karelen bildete der befestigte

Platz, der um die Zeit des Feldzuges des schwedischen Heerführers Torkel Knutsson gegen die Russen (1293) auf einer kleinen Insel im innersten Winkel des jetzigen Wiburg'schen Busens angelegt wurde. Dieser feste Platz wurde Wiburg's Schloss (Vi, auf altschwedisch = Heiligthum). Nicht lange nach der Grundlegung des Schlosses entstand in seiner Nähe ein Marktflecken. Im 14. Jahrhundert wird Wiburg als Stadt erwähnt, obschon es die Stadtrechte erst im Jahre 1403 erhielt; aller Wahrscheinlichkeit nach lag es schon damals auf seinem jetzigen Platze südlich vom Schlosse. — Die Einwohner dieser Stadt sollten bald alle Widerwärtigkeiten des Krieges kennen lernen. Schon 1411 machte die Stadt eine Belagerung durch, die mit Erfolg abgewehrt wurde. Die Bedeutung des Ortes als Centralpunkt Karelen's machte seine Befestigung mit Mauern nothwendig, deren Widerstandsfähigkeit in dem grossen russischen Kriege erprobt wurde. Im Herbst 1495 lagerte sich nämlich eine grosse russische Heeresmacht um die Stadt, die vom Schlosshauptmann Knut Posse verteidigt wurde; die Stadt wurde heftig angegriffen, so dass die geringe Besatzung wenig Aussicht hatte, sich halten zu können. Am St. Andreas-Tage, den 30. Nov., beschlossen die Russen, einen entscheidenden Ansturm zu unternehmen. Sie rückten in drei Abtheilungen auf drei verschiedene Punkte der Stadt los. Schon hatten sie die Mauer erklommen, sich eines der Thürme bemächtigt und schickten sich an, in die Stadt einzudringen, als sie, von einer plötzlichen Furcht ergriffen, von den Mauern zurückwichen und allmählig die ganze Umgegend der Stadt verliessen. Was die Ursache dieses Rückzuges war, ist unbekannt geblieben. Indessen hat die Thatsache Stoff zu vielen Legenden gegeben. Nach den Angaben der Reimchronik zündeten die Vertheidiger innerhalb der Mauer Theer- und Pechtonnen an, deren Rauch und Feuer die Angreifer in Verwirrung brachte. Nach anderen Berichten liess Knut Posse eine Pulvermine explodieren, in Folge dessen die Belagerer, die gleichzeitig das St. Andreas-Kreuz am Himmel über der Stadt leuchten sahen, zur Flucht griffen. Dieser Version haben die Legenden vom Wiburg'schen „Knall“ ihren Ursprung zu verdanken. — Im folgenden Jahrhundert wurde Wiburg in den Jahren 1555 und 1556 belagert, ohne jedoch vom Feinde eingenommen zu werden. — Durch den Frieden von Stolbova, 1617, wurde die Ruhe an der öst-

lichen Grenze endlich hergestellt. Dieselbe wurde auch weiter nach Osten verlegt, so dass Wiburg nicht mehr der Ort war, der bei jedem Anfall den ersten Stoss auszuhalten hatte.

Die Friedensperiode wurde jedoch im Anfang des folgenden Jahrhunderts wieder unterbrochen. Durch die „grossen Unruhen“ hatte Wiburg harte Schläge zu erleiden. Schon 1706 hatte die Stadt eine Belagerung durchzumachen, aber erst 1710 wurde sie nach tapferm Widerstand gezwungen am 14. Juni zu kapitulieren. Wiburg wurde darnach der Sitz der russischen Verwaltung in den im Frieden von Nystad abgetretenen Teilen von Finnland. Als das alte Finnland im Jahre 1812 wieder mit dem Grossfürstenthum vereinigt wurde, wurde Wiburg die Hauptstadt des Kreises Wiburg.

Wiburg ist seit seiner Entstehung als Handelstadt von Bedeutung gewesen. Seine Bürger vermittelten den Waarenaustausch mit dem ausgedehnten inneren Lande, dessen Produkte, hauptsächlich Theer und später auch Bretter, in Wiburg verschifft wurden. Die Einfuhr vom Auslande her bestand in allerlei Waaren, wie Salz, Zeugstoffen u. s. w. Wiburg stand in lebhaftem Verkehr mit den Hansastädten und in seinem Hafen ankerten Schiffe von verschiedener Nationalität. Nach 1710 spielten die Beziehungen zu Russland eine grosse Rolle. Auf diese Weise hat die Stadt eine sehr gemischte Bevölkerung erhalten; namentlich ist in Folge von zahlreichen Einwanderungen das deutsche Element stark vertreten; ja, eine lange Zeit hindurch war die deutsche Sprache in der Stadt so vorherrschend, dass sogar die Schulen deutsch waren.

Der älteste Teil der Stadt besteht aus der sog. Festung, um welche im Lauf der Jahrhunderte mehrere Vorstädte gebaut wurden. Inzwischen sind von den aus früheren Zeiten stammenden Gebäuden nur mehr wenige übrig; denn grosse Feuersbrünste haben wiederholt ansehnliche Stadtteile in Asche gelegt.

Die Einwohnerzahl Wiburg's war unter der schwedischen Herrschaft verhältnissmässig gross, sie dürfte jedoch 2,000 niemals überschritten haben; als unter der russischen Herrschaft der Handel mit Savolaks zurückging, fiel die Einwohnerzahl auf c. 1,400. In diesem Jahrhunderte ist dagegen Wiburg rasch vorwärts gegangen; sein Handel mit dem Innern des Landes ist besonders nach der Eröffnung des Saimakanales, 1856,

sehr erstarkt. Wiburg wurde und ist, trotz der Konkurrenz anderer Städte, auch jetzt noch der wichtigste Ausfuhr- und Einfuhrplatz für Savolaks und Karelen. Von diesen Teilen des Landes werden jährlich längs dem Kanal enorme Quantitäten Holz nach Wiburg geschafft, um im äusseren Hafen der Stadt, im Trångsund, nach dem Auslande verschifft zu werden; die Einfuhr besteht in Salz, Mehl, Kolonialwaaren u. s. w. Die Industrie ist in Wiburg durch mechanische Werkstätten, andere Fabriken (Seifen- und Ofenkachelfabriken, Brennereien, Bierbrauereien u. a.) und Buchdruckereien vertreten. Der Eisenbahnverkehr ist lebhaft und führt der Stadt namentlich im Sommer vom Osten her die Fremden schaarenweise zu. In Wiburg zweigt die Eisenbahn nach Karelen ab. — Die Stadt ist der Sitz eines Hofgerichtes (seit 1839) und des Kreisgouverneurs, sie besitzt mehrere höhere Schulen und ist der Garnisonsort des 8. finnländischen Scharfschützenbataillons; ausserdem befindet sich in Wiburg viel russisches Militair, sowie der Sitz des griechisch-orthodoxen Erzbischofs in Finnland. — Seit 1892 besitzt die Stadt eine Wasserleitung. — Die Einwohnerzahl beträgt c. 23,000.

Wegweiser durch Wiburg. Wer mit der Eisenbahn in Wiburg ankommt, betritt dasselbe durch die alte, sog. *Petersburger Vorstadt*, welche früher ein zu beiden Seiten der nach Osten gehenden Landstrasse gelegener, dichtbebauter Stadtteil war; die vordem krummen Strassen sind jetzt allerdings grossenteils reguliert, aber die neuen Häuser bieten kein weiteres Interesse. Diesen Teil der Stadt links liegen lassend, macht man die Fahrt nach dem Centrum längs der *Alexandersperspektive* mit dem *Salakkalahti*-Hafen zur Rechten. Diese, quer durch die Stadt bis an das Ufer des Wiburg'schen Busens gehende Perspektive schneidet die schöne, gutgepflegte **Esplanade*, die zum Teil im alten Wallgraben angelegt ist. Die Esplanade geht längs der *Torkelsgatan*, einer der vornehmsten Strassen der Stadt, durch *Nystaden*. In der Esplanade liegt eine beliebte Restauration, der Esplanadpavillon, wo im Sommer Abends häufig Musik zu hören ist. Folgt man der Esplanade, dann kommt man zum *Salutorget* (Marktplatz), auf dem ein grosser, runder Thurm, *Runda tornet*, steht, an den sich seinerzeit die Stadtmauer anschloss. Hier betritt man das Centrum, den ältesten, *Fästningen* genannten Teil der

Stadt. Rund um denselben laufen die alten Stadtmauern, die jedoch teilweise eingerissen und mit einer Esplanade ersetzt sind. Folgt man dieser vom Salutorget aus, dann hat man bald eine Aussicht auf den Salakkalahti-Hafen und etwas weiter weg auf das *Wiburger Schloss* (siehe unten S. 84). Der Wall wird am *Gamla Rådhusorget* vom Stadthor unterbrochen, durch das der Verkehr westwärts über die *Åbobro* am Schlosse vorüber geht. Unterhalb des Walles auf der andern Seite des Platzes liegen die *Quais* des südlichen, mit dem Meere in Verbindung stehenden Hafens. — Wer in Wiburg mit dem Dampfschiff ankommt, betritt alsbald den eben beschriebenen Stadtteil, der seiner Zeit auch gegen Osten befestigt war; jetzt sind dort die Mauern zur Beschaffung von Bauplätzen entfernt worden. Von den letzten östlichen Vorsprüngen des Walles verlief die Mauer ungefähr nach der Esplanade hin und in der Richtung dieser weiter bis zum runden Thurme auf dem Marktplatze.

Ein Spaziergang in diesem alten Stadtteil wird, wenn auch nur mehr wenig Denkzeichen aus alter Zeit vorhanden sind, dennoch Erinnerungen an vergangene Jahrhunderte wach rufen. Die Namen der Strassen reden eine deutliche Sprache: die *Svartmunkegatan* (Schwarz-Mönchstr.), an deren Ende nach dem Meere zu die *Finnische Kirche*, früher die Kirche des nahegelegenen Klosters, liegt, und die *Gråmunkegatan* (Grau-Mönchstr.) weisen auf die katholische Zeit zurück; die *Vaktorns-*, *Vattenports-* und *Nyports-gatan* haben ihre Namen aus einer Zeit, da die Stadt mit einer scharf bewachten Ringmauer mit Thürmen und starken Thoren umgeben war. Die Strasse, in welcher der Handel vorzugsweise konzentriert ist, trägt jetzt den Namen *Katarinegatan* und geht als Hauptverkehrsader vom Stadthor am *Gamla Rådhusorget* durch die ganze Stadt nach den neuen Quartieren, die ausserhalb der ehemaligen Stadtmauer in der Vorstadt *Pantsarlags* entstanden sind.

Am entgegengesetzten Ende der *Katarinegatan* liegt der *Paradplanen*, an welchem die für die schwedische und deutsche Gemeinde gemeinsame Kirche gelegen ist. Etwas weiter weg führt diese Strasse am *Nya Rådhusorget* vorüber, an dem das *Stadshuset* liegt; dasselbe enthält einen Festsaal, die Sitzungszimmer der Stadtverordneten, die Amtsräume des Stadtgerichtes und des Magistrates. Auf der andern bebauten Seite des Platzes steht das *Hofgerichtsgebäude* (enthält die Portraits

der früheren Präsidenten) und das vom Präsidenten des Hofgerichtes bewohnte Haus. In der Nähe befindet sich die von schattigen Bäumen umgebene *Russische Kirche*.

In den ausgedehnten, teilweise mit grossen Steinhäusern bebauten neuen Stadtteilen, die im Südosten der alten Stadt entstanden sind, verdienen Beachtung die hübsche, neue *Finnische Kirche* (nach Plänen von E. Dippel erbaut) und das an der Esplanade gelegene, nach Plänen von F. A. Sjöström erbaute *Volksschulhaus*, das einen grossen Fest- und Concertsaal enthält.

Von allen Sehenswürdigkeiten der Stadt nimmt jedoch das meiste Interesse das

***Wiburger Schloss** in Anspruch, dessen gewaltiger Thurm (50 m) über die Stadt dominiert und weithin sichtbar ist. Das Schloss liegt auf einer kleinen Felseninsel in dem Sund, der den inneren, den Salakkalahti-Hafen mit dem äusseren, nach dem Meere zu gelegenen verbindet. Von der Stadt führt die lange Åbo-Brücke über diesen Sund und von der Brücke geht ein Seitenweg nach dem Schlossthor. Das Schloss, das seit langer Zeit dem Verfall anheim gegeben war und namentlich bei dem Brande von 1856, gelegentlich des Festes bei der Einweihung des Saimakanals, schwer beschädigt wurde, ist in den letzten Jahren von russischen Behörden restauriert worden und hat jetzt das selbe Aussehen wie etwa um das Jahr 1710. Indem jedoch nur die Aussenwände beibehalten wurden, ist das Innere so vollständig umgebaut worden, dass von der älteren Einrichtung Nichts mehr zu sehen ist. Der Besuch des Schlosses hat daher nur mehr wenig historisches Interesse.

Die Schlossgebäude bilden ein unregelmässiges Viereck, das in der Längsrichtung, nach Südosten zu, etwas schmaler wird und einen engen Burghof umgibt. Mitten auf der, nach Nordwesten gelegenen kurzen Seite steht der gewaltige St. Olof's Thurm, der festeste Teil des Schlosses, welcher das übrige Gebäude mit mehreren Stockwerken überragt und oben achteckig geformt ist. Nur die drei niedersten, aus grauem Stein erbauten Stockwerke des Thurmes stammen aus dem Mittelalter. Vor dem Thurme und unterhalb des steilen Hügels, auf dem er steht, breitet sich nach Nordwesten die Vorburg aus, die im Norden und Westen von Magazinen, und im Süden von einer hohen, mit Schiesscharten und einem Schützengang versehenen Mauer umgeben ist, die ohne Zweifel aus dem Mittelalter stammt. In der Nähe des nach der Brücke zu gelegenen Thores sieht man ein niederes, zweistöckiges Haus, das im 17. Jahrhundert die Residenz des Landeshauptmannes war. Um das Schloss und die Vorburg herum läuft längs dem Ufer ein beinahe senkrecht in das Wasser abfallender Wall. — Das eigentliche Schlossgebäude hat vier Stockwerke. In der südöstlichen Ecke liegt ein runder Thurm, der wegen seiner hübschen Sterngewölbe Erwähnung verdient.

Geht man vom Schlosse über die Åbobrücke weiter, dann kommt man nach dem Stadtteil *Kron S:t Anna*, in welchem links die gleichnamige Promenade mit einer Anhöhe liegt, von der aus man eine schöne Aussicht auf das Schloss, die Stadt und den Wiburg'schen Busen hat.

Auf der Anhöhe befindet sich eine Restauration, in der im Sommer Abends oft Musik und andere Unterhaltung geboten wird. — Einen Steinwurf vom Restaurationsgebäude entfernt sieht man in den Felsen ein Kreuz und ein russisches P eingemeisselt. Es wird erzählt, dass Zar Peter seinerzeit bei der Belagerung der Stadt auf diesem Punkt gestanden, als eine Bombe vom Schlosse her dicht neben ihm niederfiel, ohne ihn zu beschädigen.

Dieser Stadtteil ist von einem Festungswerk umgeben, das unter der Kaiserin Anna zur Verteidigung der Stadt gegen Anfälle von Westen her erbaut wurde; jetzt ist dasselbe als veraltet verlassen. Ausserhalb dieser Wälle, durch die eine breite Strasse führt, liegt ein grosser Exerzierplatz, von dem aus man verschiedene Vorstädte sieht: im Nordosten *Hiekka*, im Norden *Saunalahti* und im Westen die am Ufer des Wiburg'schen Busens gelegene sog. *Wiburger Vorstadt*, durch welche die westwärts, am Friedhofe *Sorvari* vorüber gehende Landstrasse führt. — An der durch Saunalahti gehenden Landstrasse liegen viele Villen und Sommerwohnungen für die „Petersburger“, wie die von Osten kommenden Sommergäste gewöhnlich genannt werden. — Diese Vorstädte, wie auch jene auf der Ostseite der Stadt, verdienen keine besondere Beachtung, da sie meist nur mit unbedeutenden Holzhäusern bebaut sind.

Die oben erwähnten Festungswerke, die seinerzeit zum Schutze der Stadt aufgeführt wurden, sind von der modernen Kriegswissenschaft als allzu enge für unbrauchbar erklärt worden. An ihrer Stelle sind auf mehreren Anhöhen ausserhalb der Stadt neue Forts mit starker Armierung erbaut worden. Sie bilden mit den Batterien und Forts des Trångsund eine ganze „Festung Wiburg“. Das Betreten der Forts ist verboten, so dass man mit ihnen nur auf Abstand Bekanntschaft machen kann.

2. Die Umgebungen Wiburg's.

In der *Umgebung Wiburg's* finden sich eine Menge sehenswerther Punkte, welche theils mit Droschke, theils

mit Dampfboot leicht erreicht werden können. Die für jede Tour erforderliche Zeit ist unten angegeben. In Betreff der Fahrzeiten der Dampfboote sei auf die Tageszeitungen verwiesen.

1. ****Park Monrepos**, weit bekannt durch seine grossartigen Anlagen, bei deren Entstehung auf die Natur und Topographie des Platzes mit feinem Geschmacke Rücksicht genommen wurde. Die herrlichen schattigen Alleen, die lachenden Uferparthien und die düsteren Wege am Fusse der steilen Felswand, die das Gebiet begrenzt, bilden ein Ganzes, das in Finnland seines Gleichen sucht.

Zum Parke gelangt man auf der, am Schlosse vorüber westwärts gehenden Landstrasse, der man bis Saunalahti folgt, wo der Seitenweg nach Monrepos rechts abzweigt und die Eisenbahn kreuzt. Zu Fuss gebraucht man c. 30 Minuten (Entfernung 2 km); Droschke 1 M. Eintritt siehe oben S. 79.

Dieser grossartige Park gehört zum *Gute Monrepos*, das auf derselben Insel, wie die Wiburger Vorstadt, Saunalahti und Hiekka liegt. Die Insel wird im Süden vom Wiburg'schen Busen und im Norden vom *Suomenvedenpohja* begrenzt; auf der Ost- und Westseite stehen die beiden Gewässer durch schmale Sunde mit einander in Verbindung: der östliche führt nach dem inneren Hafen in Salakkalahti und von da am Schlosse vorüber nach dem äusseren Hafen, im Westen hat der Suomenvedenpohja seinen Abfluss nach dem Wiburg'schen Busen durch den *Kivisilta-Sund*. Die Monrepos-Insel ist gegen 6 km lang und 2 km breit. Ihr nördlicher, am Suomenvedenpohja gelegener Teil bildet das Gut Monrepos, von dessen Grund und Boden ein grosser Teil an die genannten Vorstädte und an Villenbesitzer verpachtet ist. Das Gut wurde am Ende des vorigen Jahrhunderts dem Baron Ludwig Heinrich von Nicolay doniert, der den Grund zu den Verschönerungen legte. Der eigentliche Schöpfer des Parkes war jedoch der Sohn desselben, der Geheimrath Baron Paul von Nicolay (im »Ritterhause« Finnland's eingeführt 1828), der in Monrepos den letzten Teil seines Lebens zubrachte und 1866 im Alter von 89 Jahren starb. Das Gut, das ein Fideikommiss ist, besitzt jetzt der Enkel des eben Genannten, der Freiherr Paul Ernst Georg von Nicolay. Von den Sehenswürdigkeiten des Parkes, in dem mehrere Pavillons erbaut sind, mag J. Takanen's *Väinämöinen*, *Kantele spielend*, erwähnt werden, der an einem ansprechenden Punkte zwischen steilen Felswänden am nordwestlichen Ende des Parkes aufgestellt ist. Auf dem Wege dahin kommt man an dem Sund vorüber, der den Park von der kleinen (nicht zugänglichen) Insel trennt, auf welcher sich die Grabstätten der Besitzer befinden. Die Insel wird von einer im Burgstile erbauten Kapelle geziert.

2. *Huusniemi*, eine am Kanalfahrwasser hübsch gelegene Landspitze, erreicht man in $\frac{1}{4}$ Stunde mit den Dampfschaluppen, welche auf dem Wasser innerhalb der Stadt verkehren (siehe S. 78). In der Anlage befindet sich ein Temperenzwirthshaus. Von hier aus erreicht man nach 1 km Wanderung oder auch mit Dampfschaluppe den

3. **Papulaberg* mit seiner weiten, besonders schönen Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebungen. Von der

Stadt aus erreicht man den Berg nach 1 km Wanderung längs der am Bahnhof vorüberführenden Landstrasse, an welcher, jenseits der Brücke über die Eisenbahn, rechts die *Kasernen des Wiburger Bataillons* liegen. Der Weg nach dem Berge zweigt rechts ab, gleich nachdem man die Papula-Brücke über den gleichnamigen Busen passiert hat. Droschke 80 P. Auf dem Berge befinden sich ein Pavillon und Spazierwege, die auf Kosten der Wiburger Filiale des Touristenvereins hergestellt wurden. Auch das steinerne Reservoir der Wasserleitungsanlage befindet sich dort oben. — An der Papula-Brücke liegt die Landungsbrücke der Dampfschaluppen, welche auf dem nach dem Kanal zu gelegenen Wasser in der Nähe Wiburgs verkehren (siehe oben S. 78).

4. Wer sich in Wiburg einige Tage aufhält und die Umgebungen der Stadt nach verschiedenen Richtungen kennen lernen will, kommt auf der in südöstlicher Richtung gehenden Landstrasse (der Björkö-Strasse) zum *Watzmannberge*, von dem aus man einen recht ansprechenden Blick auf den Wiburg'schen Busen nach dem Trångsund hin hat. Auf dem Berge, den man längs einem von der Landstrasse rechts abzweigenden Pfade erreicht, hat die Wiburger Filiale des Touristenvereins einen Pavillon errichten lassen. — Geht man auf der Landstrasse noch 4 km weiter, dann gelangt man nach dem Gute *Hortana*, auf dem sich eine Menge, von Sommergästen sehr gesuchten Villen befinden. Hortana wird von Wiburger Dampfbooten angelaufen, welche die Fahrt dahin in $\frac{1}{2}$ Stunde machen.

5. Der Ladeplatz Trångsund ist ein interessantes Ziel für Den, welcher das bewegliche Leben an einem bedeutenden Holzausfuhrplatze mit seinen grossen Brettervorräthen und den bei denselben ladenden Schiffen zu sehen wünscht. Ausserhalb des Sundes trifft der Blick auf die geräumige, äussere Rhede. Siehe übrigens S. 82. Hotel und Restauration ist am Platze. Von Wiburg kann man mit Dampfbooten mehrmals täglich in 1 St. überfahren.

6. Die *entfernteren, nach dem Meere zu gelegenen Umgebungen* werden täglich von mehreren Dampfbooten der folgenden Linien befahren:

a) *Wiburg—St. Johannis—Makslaks—Björkö*. Von der Bucht, in welcher Hortana (oben 4) angelaufen wird, wird mit südöstlichem Kurs durch besonders enge Passagen, an

denen zur Wiburger Festung gehörige Forts erbaut sind, nach der Kirche des Kirchspiels *St. Johannis* gesteuert, in deren Nähe die grosse *Glasfabrik Rokkola* (Eigenthum einer russischen Gesellschaft) liegt, die sich mit der Herstellung von Fenster- und Spiegelglas befasst. Darnach fährt man durch besonders hübsche Sunde an **Luurinsaari* vorüber, welche Insel eine üppige Vegetation mit Eichenwald besitzt, nach der Landungsbrücke *Makslaks*, die am südöstlichen Ende eines weit in das Land hineinreichenden Busens liegt. Die Fahrt nimmt 2—3 Stunden in Anspruch.

Eine Ruderfahrt im Sunde bei Luurinsaari, das zum Gute *Kirjola* (Eigenthümer General Hintze) gehört, tritt man am besten vom Strande an der *St. Johannis Kirche* an.

In der Nähe der Landungsbrücke *Makslaks* liegt die Pferdestation *Römpötti*, von wo aus es 15 km durch Wald nach dem Dorfe des Kirchspiels *Björkö* ist. Nicht weit von der Kirche liegt die mit gutem Gasthaus verbundene Pferdestation und in der Nähe dieser das Telegraphenkontor, die Zollstation *Björkö* und der Hafen am *Björkö Sund*, der zwischen dem Festlande und einer grossen Insel liegt, welche den südlichen Teil des Kirchspiels bildet. Die Aussicht auf den Sund mit dem offenen Meere im Südosten ist besonders ausprechend. — Die Rückfahrt kann, wenn man es darnach einrichtet, mit einem der von *St. Petersburg* nach dem *Saima* gehenden Dampfboote gemacht werden, welche die Zoll-Landungsbrücke anlaufen. Nach *Wiburg* gebrauchen diese, den *Trängsund* anlaufenden Boote 4 Stunden.

Björkö wird schon ein Jahrhundert vor der Erbauung des Wiburger Schlosses als ein Hafen und Handelsplatz *Karelen*s erwähnt, der von den Hanseaten bei ihrem lebhaften Handelsverkehr nach der *Neva* und nach *Nowgorod* besucht wurde. Als dort zugängliche Waaren werden namentlich Schiffbaumaterialien, vermuthlich Holz und Theer, bezeichnet.

b) *Wiburg—Säkkijärvi*. Diese Linie wird von täglich und regelmässig gehenden Dampfbooten in 3—4 St. befahren. Von *Wiburg* wird nach dem *Trängsund* (oben 5) gesteuert, von wo aus nach *Vilajoki* und *Vilaniemi* im Kirchspiel *Säkkijärvi* gefahren wird, nachdem zuvor mehrere Landungsbrücken angelaufen wurden.

7. Die ****Umgebungen des Saimakanales** haben von der ganzen Umgegend *Wiburgs* entschieden das meiste Interesse. Ein Sommerbesuch in *Wiburg* wäre verfehlt, wenn man nicht einen Abstecher nach *Rättijärvi* oder wenigstens nach *Juustila* gemacht hätte.

Auf dieser Linie verkehren täglich mehrmals Dampfboote zwischen *Wiburg* (siehe S. 78) und *Juustila*. Nach und von *Rättijärvi* hat man täglich wenigstens 2 Mal Anschluss an die *Juustila-Boote*. Ein Ausflug nach *Juustila* inkl. kurzem Aufenthalt daselbst nimmt 2½ St. in Anspruch. Eine Fahrt nach *Rättijärvi* erfordert einen Tag, und zwar von 9 Uhr Vorm.—½5 Nachm., wenn nur ein kurzer Aufenthalt beabsichtigt ist, dagegen bis 10 Uhr Ab., wenn man in *Rättijärvi* Mittag machen will. Wer auf Zwischenstationen aussteigen will, muss dies beim Billetkauf (an Bord) anmelden,

Das Dampfboot fährt über den Salakkalahti-Hafen unter der Eisenbahnbrücke in das Fahrwasser, das zum Saimakanal hinaufführt. An Ufern vorüber, die mit Villen dicht besetzt sind, wird durch den *Huusniemi-Sund* (siehe oben 2) auf die *Suomenvedenpohja* hinausgesteuert, von welcher Bucht die Villen und Höfe rechts hinter der Ufervegetation kaum sichtbar sind; links hat man einen Blick auf Monrepos (S. 86). In der genannten Bucht wird links *Sammonsaari* angelaufen, auf welcher hübscher Insel mehrere Villen erbaut sind.

Hinter Sammonsaari liegt das Gut *Herttuala*, dessen Ufer jedoch links erst sichtbar werden, wenn man an Sammonsaari vorübergekommen. Der grosse Park des Gutes mit seinen Jahrhunderte alten Bäumen ist besonders hübsch. Von einem hinter dem Parke auf einem Berge gelegenen Thurme geniesst man ein grossartiges Panorama der Umgegend, des Wiburg'schen Busens und des ganz im Süden liegenden Trängsund. Auf der Landstrasse sind es von der Stadt nach Herttuala 6 km.

Nach $\frac{3}{4}$ -ständiger Fahrt wird am Gute *Piettilä* und mehreren Villen vorüber in die *Lavola*-Schleuse gesteuert, wo der Saimakanal seinen Anfang nimmt. Links sieht man die grossartige Villa *Onnila* und rechts den Hof *Lavola*. Das Fahrwasser, das hier beginnt, bildet eine ununterbrochene Folge von fesselnden Bildern. In das saftige Ufergrün sind reizende Villen gebettet und hinter ihnen sieht man einen gut gepflegten Hochwald. Durch eine enge Passage gelangt man nach dem kleinen See *Juustilanjärvi*, an dessen linkem Ufer der Haupthof des grossen Gutes *Juustila* zu sehen ist. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die entzückenden Gemälde, die sich rechts aufrollen, wo sich inmitten von schmalen Wasserarmen mit steilen Felsenufeln die schöne Insel *Tingamosaari* erhebt. Vom Juustilanjärvi steigt der Kanal mit 3 Schleusen.

Die Dampfboote, für welche Juustila die Endstation ist, halten an der Landungsbrücke unterhalb der Schleusen (links). Die Fahrt nach Rättijärvi wird dann mit einem oberhalb der Schleusen haltenden Boot fortgesetzt. Geht das Wiburger Boot durch die Schleusen, so dauert dies $\frac{1}{2}$ Stunde, während welcher man die nächste Umgebung besehen kann.

Am Kanal liegt das Hotel *Juustila* mit guter Restauration; Telephon nach Wiburg, Rättijärvi und Imatra. Auf der Landstrasse nach Wiburg 16 km. Von der Veranda des Hotels hat man eine schöne Aussicht auf den Kanal und die benachbarten Villen. Lohnende Ruderfahrt auf dem Juustilanjärvi. Am Kanalufer sieht man die ersten jener *Denksteine*, welche an verschiedenen Stellen des Kanals zur Erinnerung an die hoch und niedrig gestellten Männer errichtet sind, Dank deren Bemühung und Thätigkeit das grosse Werk zu Stande gekommen; die Inschriften sind alle in finnischer Sprache angebracht, nur die auf Monarchen und Generalgouverneure sich beziehenden sind auch in russischer Sprache verewigt.

Bald nachdem das Schiff die Juustila-Schleusen passiert hat, fährt es wieder in einen kleinen reizenden See,

Parvilainen, und von da durch eine lange, mit 4 Schleusen versehene Kanalstrecke in den grösseren See *Särkijärvi*. Am Ende dieses Sees wendet sich das Dampfboot nach Westen, wo der Kanal durch eine schmale, aber hohe Landzunge gesprengt ist, um sich dann zwischen einer steilen Felswand auf der einen und einer herrlichen Waldparthie mit einer der hübschesten Villen auf der andern Seite hindurchzuschlängeln. ***Taipale*, wie der Ort heisst, ist einer der schönsten am ganzen Kanale; hier führt eine Drehbrücke über den Kanal.

Vom dem hier in Felsen gesprengten Kanale kommt man bald auf den **Rättijärvi* hinaus, welchem See seine belaubten Ufer und seine überallhin zerstreuten kleinen, reizenden Inseln (die teilweise von den Kanalerbauern geschaffen wurden) eine grosse Anmuth verleihen. Am nördlichen Ende des schönen Sees befindet sich links eine grosse Villa und rechts, bei dem wieder beginnenden Kanale, die Landungsbrücke *Rättijärvi*.

Am *Rättijärvi*: Hotel mit guter Restauration; Telephon nach Wiburg, Juustila und Imatra. Von der Veranda des Hotels ansprechende Aussicht auf den See. Das Hotel ist Endstation für den hier beginnenden Diligence-Verkehr nach dem Imatra; siehe hierüber unten S. 94.

Fortsetzung der Kanalfahrt siehe unten S. 94.

B Wiburg—Imatra und Willmanstrand.

Von Wiburg erreicht man den Imatra am bequemsten mit der Eisenbahn und kann ein Ausflug dahin und zurück gut an einem Tage gemacht werden. Kann man über mehr Zeit ($1\frac{1}{2}$ —2 Tage) verfügen, dann kann beim Ausfluge eine angenehme Abwechslung dadurch erzielt werden, dass man die Hin- oder Rückfahrt über *Rättijärvi* macht, wobei man am schönsten Teil des Saimakanales vorüberkommt. Der Ausflug kann bequem auch nach Willmanstrand ausgedehnt werden. Wer den Vuoksen noch anders als am Imatra sehen will, dem ist die besonders lohnende und jetzt leicht auszuführende Tour (grossenteils mit Dampfboot) den ganzen Fluss abwärts zu empfehlen; Näheres hierüber siehe unten S. 93.

Die Kosten eines Ausfluges an den Imatra richten sich schliesslich nach den Ansprüchen des Einzelnen. Es mag jedoch bemerkt werden, dass auch der anspruchlose Tourist zurecht kommen kann, wenn auch die Preise in den modernen guten Hotels am Imatra höher sind, als in einem ländlichen Gasthause.

1. *Wiburg—Imatra mit der Eisenbahn.*

Der Zug verlässt den Bahnhof in Wiburg auf einer sich nach links wendenden Curve im Osten der Stadt, deren stattliches Armenhaus links zu sehen ist, und kommt dann in eine interesselose Waldgegend. Umgeben von Wiesenland, folgt die Station *Tali*, 10 km, welche der Anschlusspunkt für den Lokalverkehr von einigen benachbarten Gütern ist. Dann verläuft die Bahn auf steinigem Waldgebiete, in dem einige Seen und Weiher durchschimmern; es folgt die Station *Kavantsaari*, 23 km, nicht weit vom grossen Herrensitze *Kavantholm*, dessen gut bestellte, ausgedehnte Felder lange vor und nach der Station einen belebenden Anblick gewähren. Auf die nächste Station *Hannila*, 30 km, folgt eine öde Waldstrecke, bis die Bahn das Ufer des *Vuoksen* erreicht. Hier hat man nach beiden Seiten die entzückendste **Aussicht*, wenn der Zug auf langer, imposanter Brücke über den mächtigen Fluss fährt, auf dessen östlichem Ufer die Station *Antrea* (Restauration), 40 km, liegt.

Die Station ist ein wichtiger Anschlusspunkt für die Dampfschiffahrten auf dem Vuoksen, welche mit den Zügen von und nach Wiburg korrespondieren; der Landungsplatz ist bei der Eisenbahnbrücke. — An den schönen Flussufern in der Nähe der Station sind Villen und Sommerwohnungen für Städter entstanden, insbesondere auf der Strecke flussabwärts bis zur Kirche des Kirchspiels *St. Andreae*, 5 km, und der noch 1 km weiter entfernten Fährstelle. Dieser Teil des Flusses, wie auch der aufwärts bis zur Kirche des Kirchspiels *Jääskis*, 13 km, liegende, dürfen vom Naturfreunde nicht unbeachtet gelassen werden; die erwähnten Strecken bieten eine der entzückendsten **Flussfahrten*. Gewöhnlich kann man für mässigen Preis ein kleines Dampfboot mieten; auch ein Ruderboot ist leicht zu erhalten.

Von der Station *Antrea* geht die Kareler Bahn nach Osten weiter; siehe unten S. 95. Die Imatra Bahn, die nach Nordwesten abzweigt, verläuft in einiger Entfernung vom Ufer des Vuoksen, so dass der Fluss nicht sichtbar ist; rechts eröffnet sich ein Ausblick auf den *Pähkijärvi*, auf dessen östlichem Ufer das Gut *Järvenlinna* liegt. Station *Jääski*, 56 km von Wiburg.

Von der Station 2 km nach dem, am Vuoksen hübsch gelegenen Kirchdorf *Jääskis*: Pferdestation. Die Umgebungen bieten viele ansprechende Ausblicke auf den Vuoksen. Es empfiehlt sich, folgende Punkte zu besuchen: die eiserne, 150 m lange *Strassenbrücke* über den Vuoksen, von der man auf beiden Seiten hübsche Blicke hat; *Rapanmäki*, dicht bei der Kirche gelegen und *Venäjänmäki*, eine 3½ km südlich von der Kirche gelegene Anhöhe. In Betreff der Flussfahrt siehe oben Station *Antrea*.

Nicht weit oberhalb der Strassenbrücke befindet sich der kleinste der vielen Fälle, die der Vuoksen in seinem ersten Verlaufe bildet, der *Rapasaensaari* Fall, 3 km von der Kirche. Eine beschwerliche (es existiert

kein Weg), aber interessante Wanderung längs dem Ufer flussaufwärts führt zu den vielen, in schöner Umgebung gelegenen Fällen und Strömungen, die zwischen Jääskis und Imatra liegen. — Landstrasse von Jääskis nach Rättijärvi, 34 km.

Von der nächsten Station, *Enso*, 65 km, geht ein Nebengeleise nach der am *Räikkölänkoski*, angelegten, grossartigen Holzschleiferei *Enso*; dann folgt *Imatra*, 72 km, die Station für den *Imatrafall*. Von der Station führt ein 7 km langes Hafengeleise nach *Vuoksenniska* am Strande des Saima.

2. Imatra.

Ankunft. Bei der Ankunft der Züge sind Hoteldiener und von den entfernteren Hotels auch Fuhrwerke zugegen; man zahlt nach einer Taxe.

Hotels: *Imatra vattenfall* (»Cascade d'Imatra«), am Falle, 1 km von der Station, gut, Zimmer von 1½ M. an; *Turisthotellet* (»Serenius«), an der Station, Zimmer von 2 M. an, Tages- und Wochenpension nach Übereinkommen; *Egeberg's Pensionat*, ½ km von der Station auf der selben Seite des Flusses, Tagespension 5—8 M. Nur das erstgenannte dieser Hotels hat das Recht, geistige Getränke zu verabreichen. Weiter weg, am Strande des Saima: *Pensionat Rauha* (Alm), 7 km von der Station, beliebt, namentlich bei längerem Aufenthalt, Tagespension 8 M., Wochenpension 35 M.

Bäder sind in den Hotels zu haben.

Telegraph und **Briefkasten** im Hotel *Imatra vattenfall* und an der Eisenbahnstation.

Telephon nach den Umgebungen, Wiburg, Nyslott und Punkaharju.

Fischerei: Gelegenheit zum Laachs- und Forellenfischen kann man durch die Vermittlung der Hotels erhalten; für Ruderer u. s. w. zahlt man nach Übereinkommen.

Fuhrwerke für Ausflüge werden von den Hotels beschafft; Preis nach Übereinkommen.

Von der Eisenbahnstation geht eine Landstrasse in westlicher Richtung nach dem Ufer des Vuoksen am oberen Ende des Imatra, auf den man von der, über den Fluss geschlagenen, zierlichen Eisenbrücke den ersten Blick hat. Auf dem westlichen Flussufer, etwas unterhalb der Brücke, ist in dem, dem Staate gehörigen Parke, der die nächste Umgebung des Falles bildet, ein Hotel (*Imatra vattenfall*) erbaut. Man besieht den Fall am besten von den Uferwegen dieses frei zugänglichen Parkes; dieselben sind so angelegt, dass man alle Einzelparthien des Falles besichtigen kann; auf das andere Ufer, an dem jetzt auch Wege angelegt sind, kommt man über die genannte Brücke. — Der Fall zeigt die abwechselndsten Bilder, nicht bloss in seinen verschiedenen Teilen, sondern auch je nach Tageszeit und Beleuchtung. Ein eigenartiges, prachtvolles Schauspiel ist es, wenn der Fall mit elektrischem Licht beleuchtet wird.

Der weltberühmte ****Imatra-Fall** (richtiger: Stromschnelle) wird von dem Abflusse des grossen Saima-Wassergebietes, dem Vuoksen, gebildet, wo dieser in seinem obersten Verlaufe Salpausselkä durchbricht. Seine Quellen hat der Vuoksen weit weg in Savolaks und Karelen; auf unzähligen Wegen sammelt sich die Wassermenge im grossen Saimasee, der mit seinen Zuflüssen eine 64,172 Quadratkilom. grosse Fläche bedeckt, was etwas mehr als den sechsten Teil des Flächeninhaltes des ganzen Landes ausmacht. Der Vuoksen nimmt seinen Anfang in der südöstlichen Ecke des Saima; hier machen die Wassermassen mit ihrer von Tausenden von Seen gesammelten Kraft den ersten Ansturm gegen den absperrenden Landrücken. In reissendem Laufe stürzt das Wasser den *Vuoksenniska* herunter und bildet gleich darauf den gewaltigen *Tainionkoski* (auch *kleiner Imatra* genannt), sowie vier kleinere Fälle, bis das Strombett, das allmähig auf 115 m Breite angewachsen, zwischen 19 m von einander entfernten, hohen Felswänden von Neuem eingeeengt wird: hier entsteht der *Imatra*. Der Fall ist nicht besonders hoch, nicht volle 19 m auf eine Länge von 850 m, aber die Wassermasse, die, zu weissem Schaum verwandelt, in dem mit Klippen und Steinen erfüllten Flussbett mit einem auf 10 km Entfernung hörbaren Getöse herunterstürzt, ist um so gewaltiger. Sie ist zu 492,570 Lit. in der Sekunde berechnet worden und soll 117,700 Pferdekräfte repräsentieren.

Unterhalb des Imatra ist der Vuoksen noch auf eine Strecke von 20 km bis Jääskis (siehe oben S. 91) besonders fallreich und reissend, wird aber dann grösstenteils schiffbar. Auf den Imatra folgen *Kyyrönkoski*, *Myllykoski* und *Vallinkoski*, 4½ km, der 7,75 m hoch ist und zusammen mit Myllykoski 48,200 Pferdekräfte entwickelt.

Der ganze, hier besprochene Teil des Vuoksen ist sehr sehenswerth und bietet Gelegenheit zu lohnenden Spaziergängen. Das beachtenswertheste Ziel für einen solchen ist der ebengenannte Fall

****Vallinkoski**, dessen Umgebung besonders entzückend ist. Auf der Höhe oberhalb des Falles ist eine schöne Villa (Eigenthum eines Petersburgers) erbaut. Der Weg nach Vallinkoski geht auf der westlichen Seite des Flusses; vom Imatra hieher 6 km. Mit Wagen (4 M.) kann die Tour vom Hotel Imatra aus in etwa 2 Stund. ge-

macht werden. Erlaubnisskarten zum Besuche des Vallinkoski erhält man im Hotel.

Flussaufwärts bietet der auf dem westlichen Ufer an den obengenannten Fällen vorüberführende Weg bis Vuoksenniska, 7 km, ansprechende Ausblicke. Bei *Tainionkoski* kommen grosse industrielle Anlagen zur Ausführung; an Tainionkoski vorüber führt der Weg nach der Landungsbrücke *Nikalampi*.

Ungefähr auf demselben Wege kommt man nach den Endstationen der Saima-Dampfboote der Linie Imatra: *Jakosenranta* und Landungsbrücke *Imatra*, an welcher das *Pensionat Rauha* (siehe oben S. 92) gelegen. Für die Fahrt hieher, 8 km, erhält man Fuhrwerk im Hotel „Imatra vattenfall“; Taxe 4 M., bei mehr als 2 Personen: 2 M. à Person.

Die Abfahrt vom Imatra kann man entweder mit der Eisenbahn (siehe oben S. 91) machen oder längs den Linien:

a) *Imatra—Willmanstrand*, siehe S. 116.

b) *Imatra—Rättijärvi—Wiburg*; die Landstrasse nach Rättijärvi, 36 km, ist einförmig, die Kanalfahrt aber von hier nach Wiburg sehr lohnend, siehe S. 88. Direktes Billet für die ganze Kanalfahrt erhält man für 11 M. nur im Hotel „Imatra vattenfall“; Fuhrwerk nach Rättijärvi 9 M.

3. *Wiburg—Rättijärvi—Imatra*.

Diese Route ist durch die entzückende Fahrt auf dem Saimakanal sehr verlockend; siehe hierüber oben S. 88. Von Rättijärvi nach Imatra vergl. oben S. 94.

4. *Wiburg—Willmanstrand—Imatra*.

a) Mit der Eisenbahn nach Willmanstrand, siehe oben S. 38; Weiterfahrt mit Dampfboot siehe unten S. 116.

b) *Wiburg—Saimakanal—Willmanstrand*.

Der Saimakanal verbindet die grossen Binnenseen mit dem Finnischen Busen, so dass ein direkter Wasserverkehr vom Innern des Landes nach dem Meere stattfinden kann. Die Länge des Kanales beträgt 59,3 km, wovon 32 km künstliche Wasserstrasse sind, während der Rest auf Seen entfällt. Die Zahl der Schleusen ist 28 und die Niveaudifferenz zwischen dem Saimasee und dem Finnischen Busen beträgt 76 m.

Wiburg—Rättijärvi, siehe oben S. 88.

Die nächste Strecke oberhalb Rättijärvi ist weniger interessant, dagegen ist die Strecke **Mustola—Lauritsala*

der sehenswertheste Teil des Kanales, der hier an vielen Stellen in den Felsen gesprengt ist und an anderen mit Laubholz hübsch bepflanzte Ufer hat. In dieser Gegend hat auch der grösste Teil des Kanalverwaltungspersonals seine Wohnstellen. Zur Linken sieht man den auf einer dominierenden Anhöhe schön gelegenen Hof *Lauritsala* mit Bierbrauerei und in einiger Entfernung davon, gerade an der Kanalmündung und dem grossen Ladeplatz, das *Hotel Saima* mit Pferdestation.

Von Lauritsala nach Willmanstrand gebraucht das Dampfboot nur eine kleine halbe Stunde; siehe S. 116.

C. Wiburg—Sordavala und nördliche Ladoga-Küste.

1. Wiburg—Sordavala mit der Eisenbahn.

Die Strecke von Wiburg nach der Station Antrea, von wo es nach dem Imatra abzweigt, ist oben S. 91. schon besprochen.

Von Antrea verläuft die Bahn in nordöstlicher Richtung und schneidet im rechten Winkel die kleineren Wasserläufe, welche gegen Südosten dem Vuoksen und Ladoga zustreben; nur wo man an solchen vorüberkommt, ist die Aussicht etwas belebt und sieht man bebautes Land, sonst ist die Fahrt ziemlich uninteressant; dies gilt namentlich für die Strecke bis *Koljola*, 49 km von Wiburg. Kurz vor *Sairala*, 61 km, wo die in nordwestlicher Richtung nach dem Kirchspiel *Räisälä* führende Landstrasse überschritten wird, zieht sich die Bahn am Ufer einiger kleinerer Wasserläufe hin. Nach *Inkilä*, 67 km, (Ausgangspunkt für die Fahrt nach *Räisälä*) verläuft die Bahn auf einem über einen Fluss führenden, hohen Damm; links erblickt man ein wildes Waldthal, rechts eröffnen sich ansprechende Aussichten auf das nach *Helisevänjärvi* fliessende Wasser. Auf der folgenden Strecke bis *Ojajärvi*, 94 km, erblickt man bebautes Land und kleinere Waldseen.

Station Hiitola ist der Anschlusspunkt für den Verkehr nach der Stadt *Kexholm*, 38 km; in der Nähe des Bahnhofes Pferdestation; Fuhrwerk (bei der Ankunft der Züge gewöhnlich zu haben) nach *Kexholm* 5—6 M. *Kexholm* siehe unten S. 101.

Auf der folgenden Strecke ist das Terrain stark coupiert, so dass die Bahn viele Curven macht; in den Thä-

lern sieht man Anbau; *Alho*, 104 km; nach einer ebenen Waldparthie *Elisenvaara*, 114 km.

Die zwei letzten Stationen sind Anschlusspunkte für den bedeutenden Verkehr nach *Kronoborg* (siehe S. 102). Von *Alho* beträgt die Entfernung 11 km, von *Elisenvaara* 16 km; bei der Fahrt nach *Kronoborg* ist es jedoch vorzuziehen, bei der letzteren Station auszusteigen, da sich neben derselben ein gutes Gasthaus mit Pferdestation befindet; bei der Fahrt von *Kronoborg* und wenn man mit der Eisenbahn in südlicher Richtung weiter fährt, wählt man *Alho*, wenn auch der Weg hügelig und bis auf Weiteres nicht sehr gut unterhalten ist. Der Weg von *Elisenvaara* nach *Kronoborg* führt durch ein hübsches Thal.

Elisenvaara ist der bequemste Eisenbahn-Anschlusspunkt, wenn man sich von *Nyslott* und *Punkaharju* nach *Sordavala* und das *Ladogagebiet* begeben will; von der Station nach *Punkaharju* 59 km, siehe übrigens unten S. V, B.

Auf ähnlichem Terrain, wie auf der vorhergehenden Strecke, geht es weiter nach *Ihala*, 131 km, und *Jaakkima* (Restauration), 139 km.

Von *Jaakkima* 4 km nach dem Hafen *Lahdenpohja* am *Ladogauf*er im Kirchspiel *Jaakinvaaara*. -- Von derselben Station c. 40 km nach *Ännikänniemi* und dem Kirchdorfe *Uukuniemi*, von wo man mit dem Dampfboote nach *Nyslott* und nach der Gegend von *Joensuu* weiterfahren kann; siehe hierüber unten S. 112.

Es folgen die Stationen *Niva*, 153 km, und *Kuokkaniemi*, 161 km; darnach hübsche Ausblicke auf Wasser und schliesslich *Sordavala*, 179 km. Da der Bahnhof ein gutes Stück ausserhalb der Stadt (im Westen derselben) liegt, verkehren im Anschluss an die regelmässigen Züge Lokalzüge auf der die Stadt im Norden in weitem Bogen umkreisenden Hafenbahn, deren Endstation sich an den Uferquais der Stadt befindet.

Weiterfahrt nach *Joensuu* siehe S. 111.

2. Sordavala.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an der Hafenstation in der Stadt; Droschken zur Stelle, einfache Taxe; mit *Dampfboot* in dem an der Stadt gelegenen Hafen.

Hotels: *Societetshuset*, zugleich Pferdestation; *Nya Hotellet* und *Nykterhetshärdshuset* (Temperenzhotel); Zimmer von 1—1½ M.

Restaurationen in den Hotels; am meisten besucht ist *Societetshuset*.

Bäder in *Korniloff's Badeanstalt*.

Droschken: Taxe innerhalb der Stadt 25 P., nach der *Kymölä-Seite* 50 P., nach dem Bahnhof (ausserhalb der Stadt) 75 P.

Banken: Filialen von *Finnland's Bank*, der *Vereinsbank*, und der *Nordischen Aktienbank*.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen nach *Wiburg*, *Joensuu* und *Kexholm*.

Dampschiffkontore: für die grösseren Schiffe der Linie *Valamo*, nach den *Ladogahäfen* und nach *St. Petersburg* *I. Klimpujef*, *M. Bogdanoff* und *S. P. Vegelius*; für die kleineren, nach *Impilaks* fahrenden Schiffe *K. Nissinen*. Siehe im Übrigen die Annoncen in den Lokalzeitungen.

Die Stadt Sordavala, die an einem Busen des nördlichen Ladoga gelegen ist, hat ihre Entstehung der Fürsorge zu verdanken, die Pehr Brahe Finnland und insbesondere dem, in Folge des Friedens von Stolbova 1617 als schwedischen Besitz gesicherten, Karelen angedeihen liess. Um die materielle Lage des Landes zu verbessern und den Handel zu ordnen, wurden nämlich mehrere Städte gegründet, unter ihnen Sordavala 1643; der Privilegienbrief stammt aus dem Jahre 1646. Im 17. Jahrhundert betrieb die Stadt einen bedeutenden, zollfreien Handel mit Stockholm und dem übrigen Finnland. Während der grossen Unruhen wurde Sordavala im Jahre 1705 von den Russen zerstört und kam nach dem Frieden von Nystad 1721 nebst Ladoga—Karelen unter russische Herrschaft. Die Handelsbeziehungen erlitten hiedurch einen wesentlichen Abbruch und die Stadt gewann nach diesem Schicksale bis in die neuere Zeit ihren früheren Wohlstand nicht wieder, sondern spielte lediglich als Hauptort des umliegenden Landesteiles eine Rolle. In diesem Stillstande ist jetzt eine bedeutende Veränderung eingetreten, indem die Stadt das Bild einer vorwärtstrebenden Bevölkerung zeigt, die mit Kraft die Stellung dieses östlichen Landesteiles zum übrigen Lande aufrecht erhält und sich der Bildungs- und Kulturverhältnisse in Karelen annimmt. — Die Einwohnerzahl, die im Zunehmen begriffen ist, beträgt c. 1500.

Das Äussere der Stadt bietet wenig Bemerkenswerthes; das einzige Gebäude, das die Aufmerksamkeit auf sich lenkt, ist das aus Holz erbaute *Stadshuset*.

Im Stadshuset ist ein interessantes *historisches Museum* untergebracht, das ein Bild von der Geschichte und Kulturentwicklung Karelen's gibt. Besondere Beachtung verdient die reichhaltige Sammlung von Steingeräthen. — Den Schlüssel erhält man beim Diener im Nebengebäude; Eintritt frei.

Vom Centrum der Stadt führt eine lange Brücke über einen im Süden der Stadt vorgedrungenen, schmalen Busen des Ladoga nach der sog. *Kymölä—Seite*, wo in der Nähe des *Seminars* für Volksschullehrer und Lehrerinnen ein neuerer Stadtteil entstanden ist; der Gebäudekomplex des *Seminars* breitet sich südlich von der Grenzlinie der Stadt aus.

Eine sehenswerthe Anlage ist der im Westen der Stadt gelegene Stadtpark *Vakkasalmi*; von dem hier gelegenen **Kuhavuori* hat man eine besonders schöne Aussicht auf die Stadt, die inneren Busen und Buchten des

Ladoga, mehrere kleinere Binnenseen und die coupierte Umgebung.

Die *Umgebungen* Sordavalas bieten in den, durch ihre Schönheit berühmten Ladogascheren viele lohnende Ziele für Ausflüge zu Wasser. Am bekanntesten sind die c. 20 km von der Stadt entfernten Inseln **Kaarnesaari* und *Orjatsaari*.

Nach dem Lande zu verdient der Ladogabusen ***Kirjavalaks* ganz besonders beachtet zu werden; dieser 4 km lange Busen ist mit seinen hohen, nur hie und da mit Wald bewachsenen Felsenufern einer der schönsten Punkte Finnlands. Der 15 km lange Landweg führt durch eine interessante Landschaft mit felsigen Höhen. Von Kirjavalaks nach *Rautalaks* zieht sich der 10 km lange, durch seine Schönheit mit vollem Recht berühmte **Weg* grösstenteils am Ufer des Ladoga hin. Links vom Wege, 4 km von Kirjavalaks, liegt *Piispanvuori*, von wo man eine weite Aussicht auf die Umgegend mit dem Ladoga im Süden hat.

Etwa 1 km nördlich von Kirjavalaks liegt der schöne kleine See **Ristijärvi*, der von steilen, mit saftigem Grün geschmückten Ufern eingeschlossen ist. Von einem der am Ufer gelegenen Bauernhöfe erhält man einen Führer nach dem ***Pötsövaara*, dem höchsten Berge in dieser Gegend.

Man sieht von diesem Berge in südlicher Richtung den ganzen nördlichen Ladoga mit seinen Inseln, Sunden und Buchten, und am fernen Horizont sogar die Inselgruppe Valamo; nach Osten hin im Vordergrunde Anhöhen und dann eine dunkle Einöde, über welche das Auge nicht hinwegblicken kann; im Westen endlosen Wald und ebenso im Norden, jenseits des Jänisjärvi, dessen Ufer deutlich zu erkennen sind. — Leider ist der Weg von Kirjavalaks, c. 5 km, noch wenig gebahnt, so dass die Wanderung auf den Berg etwas mühsam ist.

Dieser ganze Ausflug kann in einem Tage gemacht werden, wenn man nach und von Kirjavalaks Fuhrwerk benützt. Beschränkt man sich auf Kirjavalaks und Rautalaks, dann genügt ein halber Tag. Wer sich mit der einfachen Kost in den Bauernhöfen nicht begnügt, muss Mundvorrath mitnehmen.

3. Sordavala—Impilaks und Pitkäranta.

a. Das naturschöne Kirchspiel **Impilaks* erreicht man leicht mit dem täglich nach *Janaslaks* und zurück fahrenden

den Dampfboote („Ystävä“). Das Fahrwasser dahin führt durch einen schönen, stark coupierten Scherenhof. Von der Landungsbrücke in Janaslaks (wo man Fuhrwerk für 1 M. bekommt) nach dem Kirchdorfe *Impilaks* 4 km; Pferdestation. Das schmucke Dorf, die gut bebauten Felder und die herrliche Umgebung machen den besten Eindruck.

Südlich vom Dorfe dringt der schöne Busen *Impilahti*, auf welchem eine Ruderfahrt besonders lohnend ist, ins Land herein; zum offenen Ladoga 5 km. — Ein ganz ähnlicher Busen ist der etwas ostwärts parallel laufende *Haukkalahti*.

b. Das *Kupfer- und Zinnbergwerk Pitkäranta*, das im östlichen Teile des Kirchspiels Impilaks am Strande des Ladoga liegt, erreicht man vom Kirchdorfe aus entweder auf der Landstrasse, 25 km, oder, was bei ruhigem Wetter viel angenehmer ist, mit Ruderboot in 3—4 Stunden. Am bequemsten macht man jedoch die Reise mit den grossen Dampfern der Linie St. Petersburg—Sordavala, von denen einige nach Pitkäranta weiterfahren. Die Fahrt geht von den Scheren bei Sordavala hinaus in die offene See bis in die Nähe von Pitkäranta, wo einige Inseln die Einfahrt schützen; Dauer der Fahrt etwa 3 Stunden.

**Pitkäranta* ist gegenwärtig das einzige in Betrieb gesetzte Kupferbergwerk in Finnland. Der Betrieb begann im Jahre 1832 und ist seit dieser Zeit, wenn auch mit Unterbrechungen, fortgesetzt worden. Der gegenwärtige Besitzer ist die Bankfirma Meyer in St. Petersburg, welche das Geschäft mit Energie betreibt. Das zu Tage geförderte Erz enthält ausser Kupfer auch Zinn und Silber, welche sämtlichen Metalle verwerthet werden. Bemerkenswerth ist, dass Pitkäranta der einzige Platz in Finnland, Skandinavien und Russland ist, an dem Zinn vorkommt. Der jährliche Produktionswerth übersteigt weit 1 Million Mark.

Die Einfahrt in die Gruben erfolgt an mehreren, überbauten Stellen; auf Treppen und Leitern dringt man, beim Scheine der Fackel des Führers, immer tiefer vor (der tiefste Punkt liegt c. 120 m unter der Erde); bald betritt man weite Stollen, bald tappt man in engen Gängen vorwärts, bis man schliesslich das Tageslicht durch eine Ausfahrt wieder erblickt, die von der Einfahrt weit ent-

fernt ist. Der Abstand zwischen den äussersten Enden der unterirdischen Labyrinth beträgt gegen 3 km.

Um sich beim Besuche der Gruben gegen herabtropfendes Wasser und gegen Fackelfunken zu schützen, legt man besondere, bereit gehaltene Kleider an. — Es ist nöthig, die Warnungen und Anweisungen des Führers wohl zu beachten und die Leitersprossen sicher zu erfassen.

Am Bergwerke befindet sich eine Pferdestation.

D. St. Petersburg—Valamo—Sordavala.

Diese Linie wird von schnellgehenden, recht bequemen Passagierdampfern regelmässig mehrmals wöchentlich befahren; gute Restauration an Bord. — In St. Petersburg legen die Schiffe unterhalb des Smolna-Klosters an.

1. St. Petersburg—Konevitz—Sortanlaks.

Von St. Petersburg geht es auf der Newa flussaufwärts bis zu der aus der Geschichte bekannten Festung *Schlüsselburg*, worauf auf den offenen, meerartigen *Ladoga* hinausgesteuert wird. Die Flussfahrt, deren Einförmigkeit teilweise durch dicht bebaute Ufer unterbrochen wird, dauert c. 6 Stunden, während flussabwärts kaum die halbe Zeit nöthig ist.

Der grosse See *Ladoga* hat in der Richtung von NNW nach SSO eine Länge von 208 km, eine grösste Breite von 126 km und einen Flächeninhalt von 18,130 Quadratkilom. Er bildet, wenn man von dem verhältnissmässig unbedeutenden Scherenhof an der finnländischen Küste absieht, eine einzige grosse und offene Bucht, die nur in ihrem nördlichen Theile einige wenige, meist vereinzelte Inseln aufzuweisen hat, von denen Valamo und Mansinsaari (in Salmis) die grössten sind. — Der *Ladoga* nimmt eine Menge zum Theil bedeutender Zuflüsse auf: von der finnländischen Seite her ist es vor Allem der Vuoksen und der von Norden kommende Längskälvi; die grössten russischen Zuflüsse sind der Svir (Syväri) und die Wolchow, durch welche sich die bedeutenden Wassermengen des Onega und des Ilmen ergiessen. Der *Ladoga* hat seinen Abfluss in den Finnischen Busen durch die breite ruhige Newa. — Der Wasserspiegel des Sees liegt bei normalem Wasserstande c. 5 m über dem des Finnischen Busens. Die Veränderungen des Wasserstandes sind jedoch bedeutend, indem sie von dem ausgedehnten Gebiete abhängen, das die Sammelbecken des *Ladoga* umfasst. Wenn der Schnee zu schmelzen beginnt, dann steigt das Wasser und erreicht seine Maximalhöhe im Mai und Juni; darnach fängt es an zu fallen. — Die Küsten sind innerhalb des finnländischen Gebietes des *Ladoga* von der Mündung des Vuoksen bis zur russischen Grenze und an der östlichen Seite gebirgig; die südliche und südwestliche Küste ist flach und sandig.

Die lebhafteste Schifffahrt auf dem Ladoga wurde bis in die jüngste Zeit boinahe ausschliesslich mit Bauernfahrzeugen von eigenthümlicher, primitiver Konstruktion betrieben, mit sog. »Soimen«, die teilweise ganz gross und mit 3 Masten versehen sind. Diese Schiffe können nicht kreuzen, so dass es oft vorkommt, dass solche, welche von günstigem Winde fast bis an das erstrebte Seeufer geführt wurden, wieder nach ihrem Ausgangspunkte zurückgetrieben werden, wenn sich der Wind kehrt. Bei Schlüsselburg sieht man nicht selten zahlreiche Flotten geladener Soimen, die für ihre Fahrt nach Norden günstigen Wind abwarten. In den letzten Jahren haben sich jedoch die Verhältnisse gebessert, indem seetüchtige, moderne Segelschiffe gebaut wurden. — Das Fahrwasser ist jetzt ausgesteckt und an mehreren Stellen sind Leuchtfeuer errichtet worden. Die Schifffahrt wird jedoch oft durch plötzlich entstehende starke Stürme mit hohem Seegang, wie auch durch dicke Nebel erschwert.

Auf sämmtlichen Touren wird das auf einer Insel gelegene Kloster *Konewitz*, sowie der in der Nähe, auf dem Festlande (5 km westlich von Konewitz) gelegene Hafen und Zollstation *Sortanlaks* angelaufen; die Fahrt von Schlüsselburg nach dem Kloster dauert c. 6 Stunden.

Das Kloster *Konewitz* liegt auf der gleichnamigen, flachen und wenig schönen Insel, welche 5 km lang und 3 km breit ist. Das Kloster, das im Jahre 1393 von Arsenij von Nowgorod († 1444) gegründet worden sein soll, wurde während der Kriege Johann's III. verwüstet und war bis zum Frieden von Tausina 1577 verlassen. Während der Kriege Karl's IX. flohen die Bewohner zum zweiten Mal nach Nowgorod, worauf das Kloster bis 1706 leer stand. Seine Bedeutung wuchs erst in Folge der demselben von der Kaiserin Elisabeth zugewandten Geschenke. — Das Klostergebäude enthält in zwei Stockwerken die Wohnungen der Mönche und eine Kirche. — Woher die Natur der Insel noch die Sehenswürdigkeiten des Klosters können mit dem berühmten Valamo einen Vergleich aushalten.

Einige Schiffe fahren von hier direkt nach *Valamo* (siehe unten 4), wo man nach etwa 6-stündiger Fahrt in offener See anlangt, andere laufen verschiedene Häfen der finnländischen Ladogaküste an; diese letztere Tour siehe hier unten 2.

2. *Konewitz—Kexholm—Ladogaküste—Valamo.*

Von Konewitz fährt man in etwa 2 Stunden nach der kleinen Stadt *Kexholm*, die am früheren, jetzt verschlammten Mündungsarm des Vuoksen liegt; vom Landungsplatze aus ist die Stadt nicht sichtbar.

Kexholm.

Ankunft mit dem Dampfboot: vom *Vuoksen* her an der Landungsbrücke am sog. *Suomenranta* bei der Stadt; vom *Ladoga* her im *Gamiahonnon* (alten Hafen), 1½ km von der Stadt, wohin Fuhrwerk für 75 P.—1 M. zu haben ist.

Hotel: *Societetshuset*, zugleich Pfordestation.

Restauration im Hotel.

Droschken giebt es nicht, aber anderes Fuhrwerk, das man durch die Vermittlung des Hotels erhält; Preis nach Übereinkommen.

Bäder sind zu haben und im Hotel zu erfragen.

Bank: Filiale der Kansallis-Osakepankki.

Kexholm ist eine unbedeutende, ziemlich uninteressante Stadt. In früheren Zeiten wurde hier ein einträglicher Lachsfang betrieben, der jedoch nach der Senkung des Vuoksen beinahe ganz aufgehört hat. Die Geschichte der Stadt ist reich an blutigen Erinnerungen an Jahrhunderte lange, in dieser Gegend ausgefochtene Grenzfehden zwischen der schwedischen und der russischen Herrschaft. Zur Verteidigung des Platzes wurde schon vor 600 Jahren eine Festung erbaut, von der noch eine ziemlich gut erhaltene Ruine übrig ist: das von grünen Wällen umgebene *Schloss Kexholm*. Im Schlosse dessen Schlüssel in der Apotheke der Stadt verwahrt wird, befindet sich ein kleines, sich auf diesen Landesteil beziehendes historisches Museum.

Von *Kexholm* wird längs der Küste in 3 Stunden nach *Kronoborg* gesteuert, einem grossen Dorf und Centralort des Handels der umliegenden Gegend, und dann über offene See nach *Valamo* (siehe unten 4), das man nach einer Fahrt von weiteren 2–3 St. erreicht.

3. *Valamo—Sordavala.*

Von *Valamo* geht es mit nördlichem Kurse zuerst auf offener See; nach einer Fahrt von etwa 2 St. erreicht man den ausgedehnten, hübschen Scherenhof an der nördlichen Küste des *Ladoga* und nach eben so langer Zeit landet das Schiff am Quais in *Sordavala* (siehe oben S. 96).

4. ***Valamo.*

Die Fahrt nach *Valamo* kann von mehreren Häfen des *Ladoga* aus angetreten werden. Da die Besichtigung der Inselgruppe und ihrer Sehenswürdigkeiten mehr Zeit erfordert, als der kurze Aufenthalt des Dampfbootes im Klosterhafen gewährt, muss man in *Valamo* wenigstens bis zum folgenden Tage bleiben, was sich im Hochsommer durch geeignete Kombination der verschiedenen Dampfschiff Touren auch leicht ausführen lässt.

Wer sich mit der einfachen und etwas ungewöhnlichen Diet des Klosters nicht begnügt, muss sich mit Mundvorrath versehen, wobei geistige Getränke gleichwohl vermieden werden müssen. Wer an Sitten und Gebräuchen anders Denkender keinen Anstoss nimmt und auch im Übrigen kein öffentliches Ärgerniss giebt (z. B. durch Rauchen auf allgemeinen Promenaden und Wegen, der wird einen eintägigen oder längeren Aufenthalt auf *Valamo* ganz besonders angenehm finden und einen reichen Schatz von Erinnerungen und Erfahrungen sammeln. Der Friedfertige findet sich auch ohne Kenntniss der russischen Sprache gut zurecht. Die Ordnung wird nicht mit strengen Befehlen, sondern mit einem ergebenen Appell an den Takt und das Rechtsgefühl des Einzelnen aufrecht erhalten. Es herrscht hier Friede und Freiheit.

Schon von Weitem sieht man aussen auf der See am Horizonte die Inselgruppe Valamo und den Turm der Hauptkirche des Klosters; wenn sich das Dampfboot nähert, treten die hübschen Details hervor: steil abfallende Felsenufer und auf den Höhen dichter Wald. An der nordwestlichen Spitze der Insel vorüber wird in den schmalen Busen gesteuert, der einen natürlichen, gut geschützten Hafen bildet. Auf dieser unvergleichlichen Fahrt, die zwischen den herrlichsten Ufern mit den Klostergebäuden zur Linken vorsichgeht, thut man den ersten Einblick in die hinreissend schöne Natur Valamo's. Weit innen im Busen legt das Dampfboot an den Uferquais an.

Ankunft: An den Quais sind dienende Brüder zur Stelle, welche das Gepäck auf Wunsch in das nahegelegene Hotel schaffen.

Das **Hotel** liegt auf der Höhe oberhalb des Hafens nach der Seite hin, wo das Hauptgebäude des Klosters steht. In dem grossen, in zwei Stockwerken aufgeführten Hotelbau können über 200 Personen logiert werden. Die Zimmer sind einfach, aber sauber; jedes enthält mehrere Betten, so dass man bei der Anwesenheit vieler Fremden kein Zimmer für sich allein bekommen kann. Der Aufenthalt im Hotel, wie überhaupt auf der Insel, ist frei; bei der Abreise giebt man ein Allmoson, das am Ausgange vom Vorsteher des Hotels (ohne alle Bettlei) entgegengenommen wird; 1--2 M. à Person und per Tag sind genügend.

Restauration: In den Zimmern des Hotels kann sich Jeder seinen Thee selbst bereiten; Theeküche («Samowar») mit kochendem Wasser und Geschirr wird von der Bedienung besorgt; Zucker, Thee und Brod (ohne Butter) erhält man gegen Bezahlung. Das Hotel hat übrigens einen besonderen Speisesaal für Fromde; Männer können sich auch an den Mahlzeiten der Mönche beteiligen. Gegessen wird zu bestimmten Zeiten, welche im Hotel bekannt gegeben sind. Die Speisen sind die im Kloster gebräuchlichen, weshalb Fleischspeisen ausgeschlossen sind.

Die *Inselgruppe Valamo* bildet einen kleinen Archipelag, der aus 40 grösseren und kleineren, um das Eiland zerstreuten Inseln besteht. Die Entfernung vom nächsten, vor Sordavala gelegenen Scherenhof beträgt 25 km und jene vom Festlande nach dieser Seite hin 40 km. Die Länge der Hauptinsel in der Richtung von Südwesten nach Nordosten ist 12 km und die Breite in der Richtung von Nordwesten nach Südosten 7 km; der Flächeninhalt beträgt c. 30 Quadratkilometer. Die Ufer fallen fast überall steil in den See ab, namentlich auf der nordwestlichen und westlichen Seite, wo an einer Stelle dicht am Strande eine Tiefe von über 200 m vorkommt; die höchsten Punkte liegen ungefähr 70 m über dem Wasserspiegel des Ladoga. .

Die Natur ist dieselbe, wie an der Nordküste des Ladoga, d. h. das Terrain ist gebirgig und die Höhen sind mit Föhren und Fichten bewachsen. Obschon der

Wald gepflegt und geschützt wird, kommen in ihm keine dicken Stämme vor, weil er zu oft von heftigen Stürmen heimgesucht wird; er liefert deshalb kein Bauholz, sondern nur das für das Kloster nöthige Brennholz. Die Thäler und namentlich die Ufer der um das Kloster gelegenen Busen weisen sorgsam gepflegte und dicht belaubte Anlagen auf und sind von einer reichen Kräutervegetation geziert. Die zum Ackerbau verwandte Fläche ist nicht besonders gross, nur etwa 140 Hektare, dagegen ist durch Austrocknung von Sümpfen, Eindeichung und Waldpflege ein ganz ansehnliches natürliches Weideland gewonnen worden. — Die Nutzgärten sind bedeutend: sie versehen das Kloster für das ganze Jahr reichlich mit Gemüse und Wurzelfrüchten, Obst und Beeren.

Die Fauna ist dieselbe wie an der finnländischen Küste, jedoch sind mit Ausnahme der Füchse alle Raubthiere ausgerottet. Da alles Wildpret geschützt wird, sind die Waldvögel der Insel vor den Menschen nicht besonders scheu. Wie die Mönche behaupten, giebt es auf der Insel Hirsche (wahrscheinlich Rehe oder Damhirsche), welche so zahm sind, dass sie vor Menschen niemals fliehen. — Die Fischerei an den Ufern ist für den Haushalt des Klosters von ganz grosser Wichtigkeit; es werden hauptsächlich Lachse und Felchen gefangen; für den Nachwuchs ist durch eine rationell betriebene Fischzuchtanstalt gesorgt.

Das Klima ist Dank der Nähe des Wassers etwas milder als auf dem umliegenden Festlande. Die Eisbildung auf dem „Meere“ beginnt gewöhnlich im Januar, aber erst im Februar können die Bewohner Valamos ihre Inseln auf einem festen Winterwege verlassen; der Bestand desselben ist übrigens in Folge der Einwirkung heftiger Stürme ziemlich unsicher. Im Mai geht das Eis in den inneren Busen auf, aber Treibeis sieht man oft noch bis weit in den Juni hinein.

Geschichtliches. Der Grund des Klosters wurde im Jahre 992 gelegt, als zwei Mönche von Athos, Sergej und German, auf der Insel ankamen und einige Eremiten um sich versammelten. Einer Legende zufolge war die Insel damals von allerhand geheimnissvollen Wesen bevölkert, welche bei der Ankunft der heiligen Männer von dannen flohen: die Einen nach dem jetzigen Sortanlaks (= Tschortanlaks = Busen der bösen Geister), die Andern nach Impilaks (= Busen der Nymphen). Sergej und Ger-

man wurden später als die Schutzheiligen des Klosters verehrt. Über die Verhältnisse des Klosters während der ersten Jahrhunderte seines Bestehens sind keine zuverlässigen Nachrichten vorhanden. Man kann jedoch mit aller Wahrscheinlichkeit annehmen, dass Valamo damals noch kein streng organisiertes Kloster, dass die abgelegene Insel vielmehr nur ein Zufluchtsort für Eremiten war, welche dem unruhigen Leben entfliehen wollten, das in der damaligen Zeit an den Grenzen Karelen durch den beginnenden langwierigen Kampf zwischen Schweden und Russland, zwischen der abendländischen und morgenländischen Kirche bedingt war. Allerdings scheint hier jedoch auch eine aktive Thätigkeit für die Verbreitung des orthodoxen Glaubens entwickelt worden zu sein. Nach russischen Chroniken begann das Bekehrungswerk in Karelen im Jahre 1227 und wurde mit solchem Erfolge fortgesetzt, dass es dort schon im 16. Jahrhundert nicht weniger als 7 Pastorate, 26 sog. Kapellen und 10 Klöster als Stützen des griechisch-katholischen Bekenntnisses gab.

Dass sogar Valamo in diesen Zeiten von den Angriffen der schwedischen Heerschaaren nicht immer verschont blieb, kann man mit Sicherheit annehmen, wenn auch seine abgeschiedene Lage einen guten Schutz bildete. Unter den Mönchen lebt eine Überlieferung weiter, nach welcher König Magnus Eriksson (Smek) auf seinem Heerzuge nach Osten (1350) einen Angriff auf Valamo ausführen wollte, dass aber seine Flotte in Folge der Gebete der Mönche während eines Sturmes an den Felsenüfern zerschellte und dass nur der König auf einer Bohle gerettet wurde, während alle Andern den Tod im Wasser fanden. Magnus sei dann in die Bruderschaft eingetreten, aber schon 3 Tage nach seiner Ankunft auf Valamo im Jahre 1371 gestorben; noch jetzt wird auf dem älteren Friedhofe (hinter dem Hauptkloster) sein Grabstein gezeigt, auf dem eine lange, sich auf seine Bekehrung beziehende Inschrift angebracht ist (Nach der schwedischen Geschichtsforschung lebte der König, nachdem er die Krone verloren, viele Jahre in Norwegen, wo er 1374 ertrank). Nach einer andern Überlieferung wurde Valamo im Jahre 1611 von schwedischen Truppen während des in Karelen geführten Krieges heimgesucht und sind die Mönche damals von der Insel geflohen. Nach dem Frieden von Stolbova entstanden für die Anhänger des griechischen Bekenntnisses in Karelen

viele Schwierigkeiten, folglich auch für Valamo, das von 1685 bis zum Ausbruche des grossen nordischen Krieges von schwedischen Kolonisten bewohnt wurde. Darnach konnte es sich in ungestörtem Frieden entwickeln, so dass es im Jahre 1821 zu einem Kloster ersten Ranges erhoben wurde.

Das *moderne Valamo* mit all' seinen grossartigen Gebäuden und seinen vielen reich geschmückten Kirchen ist eine Schöpfung der letzten Jahrzehnte, die unter der besonnenen Leitung des thatkräftigen, aber frommen Klostervorstehers, des Igumen Damaskin entstanden ist. Dieser Mann war fast zwei Decennien hindurch Klosterbruder gewesen, als er 1842 zum Igumen erhoben und damit zur höchsten Würde auf Valamo berufen wurde. Zu dieser Zeit gab es, ausser dem auf seinem jetzigen Platze stehenden Hauptkloster, an verschiedenen Stellen der Insel Filialen, welche Überbleibsel von alten Eremitenkolonien waren. Die Gebäude dieser veralteten Filialen waren baufällig, die Zellen der Mönche sehr ungesund und die Verhältnisse im Allgemeinen ganz unbefriedigend. Damaskin, der selbst das Leben in einem solchen Eremitenlager erprobt hatte, entschloss sich alsbald zu Neubauten und schuf während seiner mehr als 40-jährigen Leitung des Klosters dessen äussere und innere Verhältnisse auf eben so gründliche als verdienstvolle Weise um. Die älteren Kirchen wurden renoviert und neue erbaut, für die Mönche wurden zwar einfache, aber zweckmässige Wohnstätten geschaffen, für den Empfang von Pilgern wurde durch gute Herbergen reichlich gesorgt, und die innere Organisation wurde von guter Ordnung und einem ernsten, dem Gelübde der Mönche entsprechenden Geiste beseelt. Der Zeitpunkt für diese Reformen war auch insofern günstig, als das Ansehen des Klosters als Wallfahrtsort im Zunehmen begriffen war, nachdem seit den 50-er Jahren ein regelmässiger Dampfschiffverkehr zwischen St. Petersburg und Sordavala via Valamo eröffnet worden war. Die Nachfolger Damaskins sind in die Fusstapfen ihres Vorgängers getreten, so dass sich sowohl der ökonomische Wohlstand als das Ansehen des Klosters eines steten Wachstums erfreuen, wie es die gute Verwaltung und die strengen Klosterregeln auch wohl verdienen.

Führer auf Valamo. Der Aufstieg von der Landungsbrücke nach der Höhe, auf welcher die Hauptgebäude des Klosters liegen, erfolgt auf einer gewaltigen (1877

erbauten) Treppe mit 62 Stufen. Oben angelangt, erblickt man auf dem Platze vor dem Kloster eine kleine, in Marmor und Granit ausgeführte Bittkapelle, die zur Erinnerung an den Besuch Kaiser Alexander's II. im Jahre 1858 erbaut wurde; rechts führt der Weg zu dem, 1850 von Damaskin gebauten und 1874 erweiterten Hotel (siehe S. 103); gerade vor liegt das eigentliche Kloster.

1. Das *Kloster* besteht aus einem rechteckigen Gebäudekomplex mit zwei Höfen. Durch das *heilige Thor*, bei welchem in einem besonderen Gewölbe der Verkauf von Andenken und Photographien von Valamo stattfindet, betritt man den kleineren Hof, auf dessen gegenüberliegenden Seite sich das Krankenhaus befindet; über dem genannten Thore ist die *Petri Pauli-Kirche* erbaut und im rechten (vom Hofe aus gesehen) Flügel liegen die sog. *kaiserlichen Zellen*, die von Alexander I. und II. bei ihren Besuchen auf Valamo in den Jahren 1819, resp. 1858 bewohnt wurden. Beim Betreten des inneren, grösseren Hofes erblickt man rechts die mächtige, besonders schöne Hauptkirche, die *Preobraschenskij* (= Christi Verklärungs)-*Kirche*, von deren Turm man die hinreissendste ***Aussicht* auf Valamo und den Ladoga hat.

Die **Preobraschenskij-Kirche* wurde in den Jahren 1887–90 unter der Leitung des Igumen Jonathan erbaut. Früher stand hier eine kleinere Kirche, welche, da sie sich bei dem immer grösser werdenden Andränge der Pilger als zu klein erwies, niedergerissen und mit der neuen ersetzt wurde. Der Grundstein zu dem gewaltigen Tempel wurde in Gegenwart des Grossfürsten Wladimir Aloxandrowitsch und seiner hohen Gemahlin Maria Pawlowna gelegt. Die Länge der Kirche beträgt 62 m, ihre Breite 31 m; die Höhe der Kuppel ist 41½ und die des mächtigen Glockenturmes 68 m über dem Boden. Das Baumaterial hat das Kloster aus eigenen Mitteln angeschafft; die 5 Kuppeln und der Glockenturm sind reich vergoldet; die grösste Glocke, deren Ton man 40 km weit hört, wiegt c. 1,700 kg. — Die Kirche ist über der noch vorhandenen, Sergej und German geweihten Kirche erbaut, welche eine Abteilung des Erdgeschosses der neuen bildet; hier, am zweiten Pfeiler rechts, befinden sich auch seit 1180 die Gräber der heiligen Gründer des Klosters; der Platz ist markiert durch einen Altar, auf dem ein kostbarer Miniatur-Sarkophag steht. — In dieser Kirche werden im Sommer mehrmals täglich Gottesdienste abgehalten und macht namentlich die nächtliche Messe einen ergreifenden Eindruck.

Gegenüber dem Eingange zur Kirche liegt die *Wohnung des Igumen*. Die Zimmer dieses, sich über die andern Gebäude unbedeutend erhebenden Hauses sind klein und gewölbt; die Einrichtung ist sehr einfach; die einzigen Zierden sind einige Gemälde, welche Ansichten von Valamo vorstellen und von Künstlern geschenkt wurden, welche im Kloster zu Gast gewesen.

Die *Speisesäle* dürfen nur von Männern betreten werden. Die Rückwand des Hauptsaaes ist mit den Bildern Sergej's, German's und Alexander Newsky's dekoriert. Die Tische sind in drei langen Reihen aufgestellt; die Servierung ist einfach, aber sauber; die Speisen werden in Schüsseln aufgetragen, auf jeden Tisch je eine, und von einem der an den Tischen sitzenden Mönchen gesalzen; Messer und Gabeln sind nicht vorhanden, sondern Löffel, die bei verschiedenen Gerichten nicht gewechselt werden; das Essen geht rasch und unter Schweigen vor sich; am Ende der mittleren Tischreihe präsidiert gewöhnlich der von den höchsten Mönchen umgebene Igmum; während der Mahlzeit werden von einem der jüngeren Brüder einzelne Kapitel aus der Klostergeschichte oder aus heiligen Schriften vorgelesen.

In diesem Gebäudekomplex, und zwar in einem feuerfesten Raume befindet sich auch die *Bibliothek*; in ihr werden 1 Gold- und 9 Silber-Medaillen verwahrt, welche das Kloster auf verschiedenen Ausstellungen für Gartenprodukte erhalten hat.

Die übrigen, um die Höfe gelegenen, zweistöckigen Gebäude enthalten die *Zellen der Mönche*, welche zu betreten nicht gestattet ist. Sie sind ganz klein, mit je einem Fenster versehen und liegen zu beiden Seiten der langen Korridore; das Meublement besteht aus einem Tisch, einem oder zwei Stühlen, einer Pritsche mit wollener Decke und einem harten Kissen.

2. Kehrt man nach dem Platze vor dem Kloster zurück, dann erblickt man rechts zwischen diesem und dem Hafen den gut gehaltenen *Garten*. Vom ebenen Platze oberhalb desselben hat man eine herrliche ***Aussicht* auf den entzückenden Hafenbusen und die weite Fläche des Ladoga.

In einiger Entfernung von der Landungsbrücke der Dampfschiffe, unterhalb des Klosterplateau's, sieht man die *Herberge für arme Pilger*, ein zweistöckiges Haus, das 1856 mit einem Kostenaufwand von 15,000 Rub. erbaut wurde. Folgt man dem am Hotelle und an der östlichen Mauer des Klosters vorüberführenden Wege, dann kommt man zu den ansehnlichen Ökonomiegebäuden und der kleinen *mechanischen Werkstätte*, deren Arbeiter Klosterbrüder sind. Ganz in der Nähe befindet sich die mit Dampf betriebene Pumpe der *Wasserleitung*, die 1860 von Damaskin erbaut wurde und 60,000 Rub. gekostet hat. In Verbindung mit derselben steht eine Fischzuchtanstalt, in welcher Felchen und Taimen gezüchtet werden. Zwischen diesen Gebäuden und dem Kloster liegt der *alte Friedhof*, auf dem mehrere Klostervorsteher und Brüder unter einfachen Steinen ruhen; hier befindet sich auch das „Grab Magnus Smek's“ (vergl. oben S. 105). Von anderen, in der Nähe der Wasserleitung gelegenen Einrichtungen mögen die 1885 in Betrieb gesetzte *Gerberei*, sowie ein *Kohlen- und Theerofen* erwähnt werden.

3. Zu den in der Nähe des Klosters befindlichen Sehenswürdigkeiten gehört vor Allem der, 1 km östlich an einer hübschen Allee gelegene, *neue Friedhof*.

Die hier erbaute Kapelle, das letzte Werk Damaskin's, enthält mehrere ausgezeichnete Heiligenbilder und andere Gemälde. Rechts vom Altare sieht man ein kleines Bild, das Johann Damaskin im Mönchsgewande und neben ihm einen Heiligen vorstellt; das werthvolle Bild wurde beim 50-jährigen Jubiläum Damaskin's 1876 geschenkt. In dieser Kapelle ist der so thätig gewesene Igumen begraben und über der Gruft ein hübsches Denkmal errichtet.

Etwas weiter ostwärts sieht man die *Eremitenhütte*, in welcher der berühmte Eremit Nikolai, „der Schweiger“, unter jahrelangem Schweigen ein, inneren Betrachtungen gewidmetes Leben zubrachte. Nikolai, der im Anfange dieses Jahrhunderts lebte, wurde 1819 von Alexander I. besucht, welcher beliebte die aus Rüben bestehende Kost des Eremiten zu schmecken. — Ähnliche Eremitenhütten finden sich an mehreren anderen Plätzen. — In der Nähe des Friedhofes liegt die ansehnliche *Pflanzschule* des Klosters.

4. Nachdem man das in der Nähe des Hauptklosters gelegene Gebiet in Augenschein genommen, überlässt man sich dem Genusse der hinreissend schönen Natur. In dieser Beziehung erhält der Besuch auf Valamo ein charakteristisches Gepräge namentlich durch eine **Ruderfahrt** auf den schmalen Wasserarmen, die sich vom Hafenbusen aus verzweigen. Die gepflegten Uferanlagen, die steil in das Wasser abfallenden, kühnen Felsengebilde, die einladenden Busen und die schmalen Sunde wirken bei dem ungestörten Frieden, der über dem Ganzen ruht, doppelt bezaubernd; hier und da schimmert im saftigen Grün eine Kirche oder Kapelle durch, von der die zur Andacht rufende Glocke ihren Gruss entsendet und zu Friede und Versöhnung, fernab von des Lebens Kämpfen und Mühen, einladet. In der Abendstille hinterlässt eine Ruderfahrt auf diesen geheiligten Gewässern einen unvergesslichen Eindruck. — Eine Wanderung auf den Wegen, die von den Ufern nach dem Inneren der Insel führen, ist weniger interessant.

Boote und Ruderer erhält man an der Dampfschiff Landungsbrücke. In den Gewässern um Valamo finden sich an mehreren Stellen Landungsbrücken, von denen Wege nach den bemerkenswerthesten Punkten der Insel führen. Eine Tour nach den schönsten Punkten, den südwestlichen und westlichen Busen, nimmt 3—4 Stunden in Anspruch; geht man zu Fuss längs den Uferwegen, dann braucht man etwa 1 St. mehr.

Auf einer Ruderfahrt in diesen Wasserarmen können die meisten der ausserhalb des eigentlichen Klosters gelegenen, kleineren Kirchen besucht werden. Bei jeder solchen Kapelle sind für die wachthabenden Mönche

freistehende Zellen oder Wohnstätten (russisch: *скитъ*) erbaut. — Diese Kirchen sind:

Die *Nikolai-Kirche*, bei der Einfahrt vom Ladoga in den Hafen, auf einer Felseninsel von 1850—53 erbaut; zum Bauo hat ein Kaufmann Namens Nikolai Solodownikoff 50,000 Rub. gespendet.

Die *Kirche Aller Heiligen*, in nordwestlicher Richtung 2 km entfernt, erreicht man nach herrlicher Ruderfahrt (vom Hafen westwärts) und kurzem schönen Spaziergange; sie wurde von 1840—44 vom Igumen Nasari mit einem Kostenaufwand von 83,000 Rub. erbaut, die grossenteils von dem in Fredrikshamn ansässigen Kaufmann F. Nabilkin gespendet wurden.

Die *Kirche Johannes des Täufers*, 4 km westwärts, auf einem jäh in das Wasser abfallenden Felsen gelegen. Dieser Kirchenplatz ist sehr alt; der Tradition zufolge sollen die Bewohner Valamo's, als dieses 1611 geplündert wurde, hieher geflohen sein und sich hier verborgen haben; noch vor 40 Jahren waren hier einige verfallene Hütten als Überbleibsel aus joner Prüfungszeit zu sehen. Die jetzige Kirche wurde 1858 von Damaskin eingeweiht.

***Konerwski*, die *Gottesmutter-Kirche*, auf 6 km Landweg zu erreichen; wird der erste Teil der Strecke zu Wasser zurückgelegt, dann bleiben nur mehr 3 km Landweg übrig. Diese 1870 eingeweihte Kirche ist hinreissend schön zwischen zwei kleinen Binnenseen gelegen, an denen auf guten Uferwegen die herrlichsten Spaziergänge gemacht werden können. — In der Nähe dieser Kirche brachte Damaskin seine ersten Mönchsjahre als Eremit in einer Hütte zu, die noch jetzt am Ufer einer dieser Seen erhalten ist.

Bei dem Ausfluge, auf dem man alle diese Kirchen besuchen kann, kommt man auch an dem modern eingerichteten, stattlichen *Kuhstalle* vorüber, in dem sich Platz für 70 Kühe findet; er wurde 1881 in der Nähe einer Kulturwiese erbaut.

6. Weiter entfernt vom Kloster liegen noch 2 Kirchen, welche jedoch weniger beachtenswerth sind, als die oben erwähnten. Es sind dies:

die *Kirche des Propheten Elias*, 10 km östlich vom Kloster, auf einer kleinen Insel 1867 erbaut; und

die *Kirche Abraham Rostowski's*, 7 km südlich, auf einem Waldweg zu erreichen; 1873 eingeweiht.

7. Die ***heilige Insel* ist eine 8 km östlich vom Kloster gelegene und 4 km von der östlichsten Spitze Valamo's entfernte, vereinzelte Insel von entzückender Schönheit. Auf der Nordseite erhebt sich die beinahe senkrechte Felsenwand kühn aus dem Meere, während das Ufer nach Süden hin langsam abfällt. Von dem um die Insel herumführenden Pfade eröffnen sich nach allen Seiten hin grossartige und ungewöhnlich schöne Ausblicke.

Auf einer, vom Feldmesser Erik Christian Calenius im Jahre 1785 angefertigten Landkarte wird diese Insel »das alte Valamo« genannt, was darauf schliessen lässt, dass sich das erste Kloster hier befand. Der älteste

Ansiedler, von dem die Überlieferung spricht, war der Bruder Alexander Sinski, dessen tadelloser Wandel der Insel den Namen »die heilige« verschaffte. Spuren von seinem Aufenthalt sind noch jetzt wahrzunehmen, wie die Kluft, in der er sich seine Wohnung eingerichtet hatte, und sein mit einem Kreuze versehenes Grab, das er sich zu seinen Lebzeiten selbst gegraben haben soll. — Die jetzige Kirche hat der Kaufmann Nikitin aus St. Petersburg im Jahre 1855 erbauen lassen. Hier sind stets 6 Mönche anwesend. — Die Fahrt hieher macht man entweder mit Ruderboot direkt vom Kloster (wenn der See ruhig ist) oder auch, wie gewöhnlich der Fall, längs dem Wege nach der östlichsten Spitze des Valamolandes, von wo aus man in einem Booto überfährt.

8. Wenn es die Zeit erlaubt und ein Fahrzeug zur Verfügung steht (z. B. eigenes Kanot), ist eine Ruderfahrt um das ganze Valamo herum nebst einem Besuche auf der heiligen Insel sehr zu empfehlen. Zu einer solchen Tour braucht man bei gutem Wetter 5—7 Stunden.

E. Sordavala—Joensuu—Nurmes.

1. *Sordavala—Joensuu mit der Eisenbahn.* Von Sordavala führt die Bahn durch eine coupierte, angebaute Gegend, erreicht aber bald ein ödes, uninteressantes Gebiet; die ersten Stationen sind *Kaalamo*, 29 km, und *Matkaselkä*, 39 km, beide im Kirchspiel *Ruskiala* gelegen.

Von beiden, besser von Matkaselkä, in dessen Nähe eine Pferdestation, kann man Seitentouren nach dem Kirchspiel *Ruskiala* machen. Die Kirche liegt von Kaalamo 8 km und von Matkaselkä 5 km entfernt; 2 km nördlich von der Kirche liegt in einem herrlichen Flussthale die Mühle *Konkerinkoski*. 2 km westlich von hier befindet sich der *Marmorbruch Ruskiala*, dem ungeheure Steinmengen entnommen wurden, u. A. zum Baue der Isaaskirche in St. Petersburg. Der Marmor dieses Bruches ist grau-weiß und hat dunklere Adern.

Auf der folgenden Strecke passiert man in einer wenig schönen Gegend die Grenze zwischen den Provinzen Wiburg und Kuopio; Station *Pelkjärvi*, 54 km; *Wärtsilä* (Restauration), 62 km; von hier geht eine Nebenbahn nach dem gleichnamigen grossen Eisenwerke.

Das *Eisenwerk Wärtsilä* wurde 1851 von N. L. Arppe zur Vorwerthung der vielen, in den Seen Nordkarelens vorkommenden Erze gegründet; es besitzt einen Hochofen, einen Martinofen und ein Walzwerk; dazu kommt der in Ilomants gelogene Hochofen Mühkū und ein grosser Waldbesitz. Wärtsilä gehört jetzt der Aktiengesellschaft »N. L. Arppo's Erbon«.

Nachdem *Kaurila*, 69 km, und *Tolmajärvi* (beim Dorfe Kemie im Kirchspiel *Tolmajärvi*), 81 km, passiert sind, durchfährt der Zug trostlose Wald und Sumpfgenden. Es folgen die Stationen *Onkamo*, 93 km, *Tykkala*, 100 km, *Hammaslahti*, 111 km, und *Joensuu*, 133 km.

2. Joensuu.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem am östlichen Ufer des Flusses Pielis gelegenen Bahnhofe; Droschken zu haben, Taxe 50 P.; mit dem *Dampfboot* an den Uferquais in der Stadt; Droschken zur Stelle.

Hotel: *Societetshuset*, zugleich Pferdestation.

Restauration im Hotel.

Bäder: warme in Huikuri's Anstalt, Seebäder im städtischen Badehause.

Droschken: Taxe innerhalb der Stadt 30 P.; längere Fahrten nach Übereinkommen.

Banken: Filialen der *Finnland's Bank*, der *Vereinsbank* und der *Nordischen Aktienbank*.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten Sordavala und Wiburg.

Dampfschiffskontore: für die meisten Schiffe *P. Parviainen & Co.*; für »Salama» *A. Uimonen*; für »Pohjola» *Weckström*; für »Kullervo» *P. Neppenström*. Die Fahrpläne sind in den Lokalblättern annonciert.

Die Stadt Joensuu wurde im Jahre 1848 zur Beförderung des Handels und des ökonomischen Lebens des umliegenden Landesteiles gegründet. Die Stadt hat breite, gerade Strassen und ist an der Mündung des Flusses Pielis, auf dessen westlichem Ufer erbaut. Längs den Flussufern sind hübsche, mit grossen Birken bestandene *Esplanaden* angelegt, Dank welcher die Hafenparthie mit der untersten Schleuse des Pieliskanales einen günstigen Eindruck macht; hier befindet sich auch die grosse Brücke, von welcher aus man schöne Blicke auf den Fluss hat. Im Übrigen bietet das Äussere der Stadt nichts Bemerkenswerthes. — Der Handel ist gross, namentlich der Export von Holz und Mejerieprodukten. — Die Einwohnerzahl beträgt gegen 3,000.

3. Joensuu—Pieliskanal—Nurmes.

Von Joensuu fahren während der Schiffsfahrtszeit täglich und regelmässig Dampfboote den Pieliskanal hinauf nach dem grossen See Pielis, auf welchem in verschiedenen Richtungen nach folgenden Endstationen gesteuert wird: dem Marktflecken *Nurmes*, dem Kirchdorf *Juuga* des gleichnamigen Kirchspiels und nach *Liekka*, dem Kirchdorf des Kirchspiels Pielisjärvi. Alle Schiffe laufen viele Zwischenstationen an, von denen Koli für den Touristen die wichtigste ist. — Am nördlichen Ende des Kanals wird das Kirchdorf *Eno* des gleichnamigen Kirchspieles angelaufen.

Der *Pieliskanal*, der 10 Schleusen enthält, wurde in den 70-er Jahren mit einem Kostenaufwande von gegen 3 Millionen M. hergestellt. Durch diesen Wasserweg, der theils durch Ausbaggerung des Flusses *Pielis*, theils durch Schleusenbauten zur Umgehung der Fälle gewonnen wurde, ist ein direkter Dampfschiffverkehr zwischen

dem 1,095 Quadratkilometer grossen *Pielisjärvi* und den Gewässern des Saima möglich geworden. Die Schleusen, von denen mehrere in besonders hübscher Umgebung liegen, sind ausser der bei Joensuu gelegenen: *Utra*, bei welcher zwei grosse, mit Wasserkraft betriebene Sägen und eine Glasfabrik (Egerton Hubbard & Co) liegen, *Kuurna*, *Paihola*, *Haapavirta*, *Jakokoski* und *Saapaskoski*, alle zum Kirchspiel *Kontiolahti* gehörig; im Kirchspiel *Eno*: *Nesterinsaari*, *Kaltimo* und *Häihü*, von denen die zwei letzten, die in der Nähe der Kirche liegen, in Felsen gesprengt sind. Hier hört der eigentliche Kanal auf; der obere Teil des Flusses ist durch Ausbaggern fahrbar gemacht worden. Ganz oben beim Ausflusse des Pielis aus dem See wird die Landungsbrücke *Ahveninen* angelaufen. Die Fahrt von Joensuu hieher dauert 6 Stunden.

Wer eine Tour nach dem Flusse *Koida* machen will, steigt in *Eno* oder auch in *Ahveninen* aus, von wo man mit Boot nach *Pamilooski*, dem interessantesten Punkte am *Koida* fährt.

Der *Pielisjärvi* bietet auf allen Stellen schöne Landschaftsbilder; insbesondere lenkt aber das südwestliche und westliche Ufer die Aufmerksamkeit auf sich. Hier erhebt sich der *Kolivaara*, 252 m über dem Wasserspiegel des Pielis, von dessen Gipfel man eine entzückende Aussicht auf die Umgegend geniesst: im Westen auf den schönen *Herajärvi* und weiter weg auf *Höytiäinen*, im Osten auf den *Pielisjärvi*, über dessen gegenüberliegendes Ufer hinweg man nach der russischen Grenze sieht.

Einige Schiffe laufen einen unterhalb des Koli gelegenen Hof an, in dem man einfaches Quartier und Kost, sowie einen Führer für die, 3—4 Stund. in Anspruch nehmende Tour nach den Höhen erhält. — Macht man die Rückfahrt nicht mit dem Dampfboot, dann kann man eine zwar beschwerliche, aber lohnende Fusstour auf Waldwegen nach *Herajärvi* und *Herajoki* unternehmen, deren Umgebungen besonders hübsch sind: von hier begiebt man sich zu Fuss oder mittelst Ruderboot weiter nach *Ahveninen*, das vom Koli 17 km entfernt ist; ein Teil der Strecke kann eventuell mit einem vorüberfahrenden Dampfboote zurückgelegt werden. — Bei der Fahrt nach Koli kann man auch ein Dampfboot benutzen, welches nicht das Koliufer, sondern die gegenüberliegende Landungsbrücke *Wuonislampi* anläuft, von wo aus man die Überfahrt im Ruderboot bei ruhigem Wetter in zwei Stunden machen kann.

Der wichtigste Hafenplatz am östlichen Ufer des *Pielisjärvi* ist *Liekka*, das Kirchdorf des Kirchspiels *Pielisjärvi*, das an der Mündung des von Russisch-Karelen herkommenden Flusses *Liekka* liegt. Die Pferdestation des grossen Dorfes ist mit einem guten Gasthaus verbunden.

Der nördlichste Hafen des Pielisjärvi ist der in coupiertem Terrain hübsch gelegene **Marktflecken Nurmes**. Von den nahe gelegenen Höhen hat man grossartige, hinreissend schöne Aussichten auf die Umgegend, weshalb es sich lohnt, in Nurmes einen kurzen Aufenthalt zu nehmen.

Im Flecken, der regelmässig und gut gebaut ist, erhält man Quartier im guten Gasthause der Pierdestation. Für Ausflüge in die Umgegend stehen Fuhrwerk, Boote und Ruderer zur Verfügung; Preise nach Übereinkommen. — Telegraph.

Einen Blick auf die nächste Umgebung hat man von dem zwischen Nurmes und dem früheren Kirchdorfe gelegenen *Berggrücken*; ein paar km östlich erhebt sich der Vinkerinvaara, von dessen Gipfel man die umfassendste Aussicht hat.

V. Savolaks.

(*Das Saima-Gebiet*).

Savolaks wird in seiner von Norden nach Süden gehenden Längenrichtung von den Gewässern des Saima-Systemes durchzogen, das den Namen von seinem südlichsten Teile, dem grossen, 75 m über dem Meere gelegenen Saimasee, hat. Dieser steht nordwärts durch nahezu stromfreie Sunde mit den Gewässern bis Varkaus und Joensuu in Verbindung, welche zusammen einen ohne Kanäle schiffbaren See bilden, der über 300km lang ist und 6,800 Quadratkilometer Flächeninhalt hat. Ausserdem steht der Saima durch Kanäle mit den bedeutenden Wasserstrassen nördlich von Varkaus und Joensuu bis in die Gegend von Kajana und ostwärts bis an die russische Grenze in Verbindung. Alle diese Gewässer geben dem Landesteile Savolaks seinen Charakter: es ist ein von Buchten, Busen und Sunden zerstückeltes Gebiet mit unzähligen, nach allen Richtungen gehenden Fahrwassern für Schiffe; von hohen Inseln und von Berggrücken aus sieht man in weiter Perspektive einen Wasserspiegel hinter dem andern. Bei diesen vom Lande aus gethanen Ausblicken kommt auch die Bodenkultur zum Vorschein, während sie vom Wasser aus nur ausnahmsweise sichtbar ist, indem sie an die im Allgemeinen unzugänglichen Ufer nicht heranreicht.

Die Verkehrsverbindungen sind im Sommer gute, Dank den vielen Dampfschiffsrouten, welche zweckmässig mit den Zügen jener Eisenbahnlinien kombiniert

werden können, welche das Gebiet im Westen, Süden und Osten berühren. Auf den Haupttrouten ist für die Bedürfnisse der Reisenden, sowohl was Kost als was Quartier betrifft, in befriedigender Weise gesorgt.

A. Willmanstrand und der südliche Saima bis Nyslott.

1. Willmanstrand.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem westlich von der Stadt gelegenen Bahnhof; Droschke nach der Stadt 50 P.; wer die Reise mit dem Dampfboot auf dem Saima fortsetzt, kann mit dem Zugo bis zur Hafenstation fahren, für welche Fahrt man das Billet (25 P.) beim Schaffner löst. Mit den grösseren Dampfbooten im nordwestlich von der Stadt gelegenen Hafen (Droschke nach der Stadt 25 P.), mit den kleineren Booten an den in der Stadt selbst gelegenen Landungsbrücken.

Hotels: *Societetshuset* in der Rådhusgat., dem Bahnhof am nächsten gelegen, Zimmer à 3 M.; *Nya hotellet* in der Stora handelsgat., am Festungsgarten, Zimmer von 2 M. an; *Hotel Willmanstrand* an der Badeanstalt, Zimmer von 2½ M. an.

Restaurationen: in den Hotels und im Sommer in der *Wasserkuranstalt* (gut).

Bäder in der *Wasserkuranstalt* am Ufer des Saima.

Coiffeur in der Stora Handelsgatan.

Droschken: Fahrt innerhalb der Stadt 25 P., nach dem Bahnhofe 50 P., nach der Hafenstation 75 P.

Bank: Filiale der Nordischen Aktienbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten des südlichen und östlichen Finnland.

Willmanstrand, am abschüssigen Ufer des Saima hübsch gelegen, ist eine kleine saubere Stadt mit c. 2,000 Einwohnern. Ganz früher war es hauptsächlich als Centralort für den umliegenden Landesteil von Bedeutung, der hier einen Marktplatz hatte. Im 18. Jahrhundert schritt man zur Befestigung des Platzes; der zuerst entworfene Plan wurde jedoch allmählig aufgegeben und es kamen nur kleinere Befestigungen zur Ausführung, die einem ersten feindlichen Anfälle Widerstand leisten sollten. Während des Krieges von 1741—43 wurde auch Willmanstrand von russischen Truppen angegriffen und am 22. Aug. 1741 von ihnen eingenommen. Im Frieden wurde das südliche Savolaks und Willmanstrand an die Russen abgetreten und dem Wiburg'schen Gebiete einverleibt. Jetzt ist die Stadt der Garnisonsort des finnländischen Dragonerregimentes. — Die Stadt besitzt eine besuchte Kur-Badeanstalt.

Eine orientierende *Aussicht* auf die Stadt und ihre hübsche Umgebung nach dem Saima zu hat man vom **Belvédère*, einem auf einer alten Redoute erbauten Aussichtsturm; die oberste Plattform des Turmes liegt 60 m über dem Saima- und 135 m über dem Meeresspiegel. Östlich von der Redoute liegt die Stadt, in deren Mitte man das *Rathhaus* mit seinem Turme und daneben die *Kaiserwohnung* sieht, die früher ein privates einstöckiges Holzhaus war, das 1885 eingerichtet und später durch Anbauten erweitert wurde (nicht zugänglich). Am südlichen Ende der Stadt liegt die Kirche des Kirchspiels *Lappvesi* und am Ufer nach Norden zu die *Wasserkuranstalt*. Auf einer nördlich und nordwestlich von der Stadt gelegenen Anhöhe sieht man die alte *Festung* mit ihren grünen Wällen, innerhalb welcher sich noch jetzt benützte russische Kasernen mit *russischer Kirche* und das frühere Spinnhaus befinden, das jetzt ein *Strafarbeitshaus* für Männer ist. Im Westen der Stadt sieht man die *Kaserne des Dragonerregimentes*, hinter welcher an einem besonders schönen Uferabhang das *Wohnhaus der Offiziere* gelegen ist. Im Südwesten endlich breitet sich der ausgedehnte *Lagerplatz* des finnländischen Militäres mit seinen Bauten aus.

Die *Umgebungen* sind namentlich nach der nördlichen Seite hin sehr anziehend; man erreicht sie auf den vielen Dampfschiffsrouten, die von der Stadt ihren Ausgang nehmen und im Nachfolgenden besprochen werden. Von den Umgebungen zu Lande verdient der schöne Weg nach *Lauritsala*, 5 km, wegen der vielen ansprechenden Blicke auf den Saima besonders hervorgehoben zu werden. In Lauritsala: *Hotel Saima* (gut) mit Pferdestation.

2. Willmanstrand—Imatra.

Diese Linie wird im Hochsommer täglich von mehreren Dampfbooten in 2½–3 Stund. befahren. Die Touren korrespondieren zum Teil mit den ankommenden und abfahrenden Eisenbahnzügen. Restauration (anspruchlos) an Bord. Auf den meisten Touren werden zwischenliegende Landungsbrücken angelaufen.

Von Willmanstrand schlängelt sich das Dampfboot zwischen schönen Inseln hindurch, das belaubte südliche Ufer des Saima rechts lassend. Nach 5 km langer Fahrt wird das am nördlichen Ende des Sainakanals gelegene Lauritsala passiert (siehe hier oben). Die Fahrt geht dann über offenere Buchten, welche nach Norden hin

die weite, am Horizonte stellenweise von Land nicht mehr begrenzte Wasserfläche des Saima hervortreten lassen. Von Kultur ist wenig zu sehen. Wer nach dem Imatra will, verlässt das Schiff an der beim Ausflusse des Vuoksen aus dem Saima gelegenen Landungsbrücke, von wo man sich mit Diligence oder anderem Fuhrwerk nach dem Imatra begiebt; siehe oben S. 92.

Der Landweg von Willmanstrand nach dem Imatra, 39 km, bietet ausser der ersten Strecke bis Lauritsala nichts Interessantes.

3. Willmanstrand—St. Michel.

Zwischen diesen Orten wird der Personenverkehr im Sommer von regelmässig und täglich fahrenden Dampfbooten vermittelt. Das Schiff fährt erst über offene Buchten, dann aber in engerem, von schönen Uferparthien eingefasstem Fahrwasser; die Fahrt dauert c. 8 Stunden.

St. Michel.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem im südlichen Teil der Stadt am Hafen gelegenen Bahnhof; mit dem *Dampfboot* an den Uferquais des Hafens; sowohl bei Ankunft der Züge als der Schiffe sind Droschken zu haben.

Hotels: *Hotel Karin* (am Bahnhof); *Hotel St. Michel* mit Pferde-station; *Societetshuset*; in allen diesen Zimmer von 2 M. an.

Restaurationen: in den Hotels und *Pavillon Naisvuori*.

Bäder: Badeanstalt Pirttiniemi.

Droscken: einfache Fahrt 25 P., die Stunde 1 1/2 M., längere Fahrten nach Übereinkommen.

Banken: Filialen der *Finnland's Bank*, der *Vereinsbank* und der *Kansallis-Osakepankki*.

Telegraph; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten Wiburg und Willmanstrand.

St. Michel, das 1838 gegründet wurde, ist eine kleine, aber emporblühende Stadt mit breiten Strassen, weiten Plätzen und mehreren Anlagen. Die Stadt ist der Sitz der Regierung der Provinz St. Michel und der Garnisonsort des 6. finnländischen Scharfschützenbataillons, dessen Kaserne etwas ausserhalb der Stadt, nach Südwesten zu, gelegen ist. — Die Einwohnerzahl beträgt c. 3,000.

4. Willmanstrand—Nyslott.

Diese Linie wird von Dampfbooten beinahe täglich und regelmässig befahren. Die Schiffe sind ziemlich bequem eingerichtet, mit Cajüten versehen und haben Restauration an Bord.

Nachdem das engere Fahrwasser in der Nähe von Willmanstrand passiert ist, wird auf den offenen Saima hinausgesteuert. Nach 4-stündiger Fahrt gelangt man an den schönen *Puumala*-Sund, worauf sich das Schiff in engem Fahrwasser zwischen felsigen und bewaldeten Ufern hinschlingelt. Die Bilder wechseln zwar, man befindet sich aber unter dem Eindrucke einer düsteren Wildniss, da vom Wasser aus keinerlei Niederlassung wahrzunehmen ist; diese hat sich nach dem Inneren der Inseln zurückgezogen. Nach weiteren 4 Stund. gelangt man nach *Nyslott*.

Nyslott.

Ankunft mit Dampfboot an den in der Stadt gelegenen Hafenuais, wo Droschken und Träger zur Verfügung stehen.

Hotel: *Societetshuset*. — Zimmer (auch mit Kost) für Fremde bei Frau Mölsö am Hafen, billig und gut.

Restaurationen: im Hotel, sowie *Hungerborg*, *Nya kaféet* und *Strand-kaféet* (keine Speisen) am Dampfschiffsquai.

Bäder: *St. Olofs Bad*, gewöhnliche Bäder und Wasserkuranstalt.

Droschken: einfache Fahrt 25 P., längere Fahrten nach Übereinkommen. Auch im Hotel kann man ordentliches Fuhrwerk für längere Ausflüge haben (nach Punkaharju 6 M., hin und zurück 10 M.).

Banken: Filialen der Nordischen Aktionbank und der Nyländischen Aktionbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen, nach Punkaharju, Imatra, Wiburg, Sordavala, Kexholm, Joensuu, Kuopio und mehreren zwischenliegenden Orten.

Dampfschaluppen können mehrfach gemiethet werden; Abmachung an Bord oder im Dampfschiffkontor.

Die Geschichte der Stadt *Nyslott* fällt mit jener des Schlosses zusammen, an dessen Fuss sie aufgewachsen und bei dessen vielen Belagerungen sie von feindlichen Heerschaaren schwer heimgesucht wurde. Der Ort hat übrigens niemals eine besondere Bedeutung gehabt und ist auch jetzt, obschon er der wichtige Durchgangspunkt eines lebhaften Verkehrs ist, mit seinen c. 1,600 Einwohnern einer der kleinsten des Landes.

Für den Touristen ist *Nyslott* dagegen einer der bemerkenswerthesten Punkte, der nicht nur passiert werden darf. Die Umgebungen *Nyslott's* lassen den ganzen Reiz der Saimanatur mächtig hervortreten; und in dieser Natur steht die alte Burg, die Jahrhunderten getrotzt und, gleich einem alten Veteran, von den Zeiten erzählt, zu denen die Kultur ihren Einzug in Savolaks gehalten.

Eine orientierende ****Aussicht** auf die Stadt, das Schloss und die Umgebungen hat man vom Turme der *Hungerborg* (Restauration), von dem sich die ganze ergreifende Schönheit der Landschaft namentlich an einem ruhigen, sonnigen Abend geltend macht. Im Süden hat man den *Pihlajavesi* mit seinem zwischen Inseln und Landspitzen glänzenden Wasserspiegel, im Norden den *Haapavesi*; zwischen diesen, im Osten der Stadt, den reissenden Sund *Kyrössalmi* und in diesem auf einer Felseninsel die Hauptsehenswürdigkeit Nyslott's, die *Olofsborg*, eine der interessantesten alten Burgen des ganzen Nordens.

Eine noch umfassendere Aussicht hat man vom Aussichtsturme des auf *Vääräsaari* nahe der Stadt gelegenen *Brunnsparkes*; auch die Aussicht von dem innerhalb der sog. Neustadt gelegenen *Kvarnbacken* (Myllymäki) ist lohnend.

Zur ****Olofsborg** gelangt man im Boote über den reissenden, wirbelreichen Sund, an dessen westlichem Ufer sich an der Überfahrtsstelle eine Landungsbrücke befindet. Auf das Klingeln mit einer hier angebrachten Glocke sendet der Kastellan der Burg ein Boot entgegen; er sorgt auch für die Rückfahrt und macht den Cicerone bei der Wanderung durch die Säle und Türme des Schlosses. Mässiges Trinkgeld nach Belieben.

Führer durch das Schloss. Das Überfahrtsboot landet beim grossen Eingangsthore; durch dasselbe und düstere, gewölbte Gänge kommt man auf den beinahe dreieckigen *kleinen Burghof*. In dessen nordwestlicher Ecke steht der *Glockenturm* (in ihm waren früher Kirchenglocken aufgehängt), in der nordöstlichen der *Kirchturm* (im 3. Stockwerk desselben befindet sich eine Kapelle). Die interessantesten Stockwerke dieser, über 400 Jahre alten und ziemlich unveränderten Türme sind: im Glockenturme das *zweite* (frühere Kasematte) und das *dritte*, das in alter Zeit ein grösseres Wohnzimmer war; im Kirchturme das *Erdgeschoss* mit seinem alten Kamine und das *dritte* Stockwerk, in dem sich die beinahe ganz dunkle Burghapelle befindet.

Von den Räumen in den, den kleinen Burghof umschliessenden Mauern, ist der auf der Ostseite gelegene *Kirchenstock* entschieden der interessanteste und am besten erhaltene. Das Stockwerk hat seinen Namen von der daselbst befindlichen *neuen Kirche* erhalten, deren

Raum ursprünglich nicht zu diesem Zwecke diente, aber in späterer Zeit sowohl als lutherische, als auch als griechische Kirche verwandt wurde. In diesem Raume, einem der grössten und schönsten des Schlosses, sind jetzt u. A. die Wappenschilder der früheren Schlosshauptleute aufgehängt.

Vom kleinen Burghof, dessen einschliessende Gebäude die sog. *alte Vorburg* genannt werden, führt ein Gang unter der Kirche nach dem rechteckigen *grossen Burghof*, der gleichfalls auf allen Seiten von Gebäuden eingeschlossen ist. In der südöstlichen Ecke desselben steht jetzt die *Bastion Dick*, ein kolossales, von den Russen erbautes, dreistöckiges Festungswerk. Von dem auf der Bastion in der jüngsten Zeit errichteten Belvédère hat man eine entzückende Aussicht auf die die Burg umgebende Landschaft.

Durch dunkle gewölbte Gänge kommt man vom grossen Burghofe in östlicher Richtung nach dem mit durchgehendem Kanal versehenen *äusseren Burghof* und in südlicher nach der *Bastion Lillport*, die beide von den Russen erbaut sind. Bastion Lillport ist durch eine moderne Streckmauer (Kurtine) mit der *Bastion Wasserport* vereinigt, die gleich neben dem Schlossthore an der Stelle liegt, wo sich früher die sog. *neue Vorburg* befand.

Der Grund zum Schlosse wurde im Jahre 1475 von Erik Axelsson Tott, dem Hauptmann des Wiburger Schlosses und Kreises, gelegt. Anfangs wurde es aus Holz erbaut, aber schon 1477 liess Tott den Holzbau einreissen und an seiner Stelle mit Hülfe von 16 guten ausländischen Meistern einen solchen von Stein aufführen, den er *Sancte Olofs Borg* oder *Nyslott* nannte. — Die Festung Nyslott's, die sich ehrwürdig über die Wogen des Saima erhebt, erinnert noch heute an den im fernen Dänemark gebürtigen Ritter des Mittelalters, der sie zum Schutze der Ostgrenze Finnland's erbaute.

War Erik Axelsson's Festung schon an und für sich geeignet, die Unruhe der russischen Behörden zu erregen, so war ihre Verbitterung um so grösser, als sie der Ansicht waren, dass die neue Burg östlich von der 1323 ausgesteckten Grenzlinie, also auf ihrem eigenen Gebiete erbaut war. Es dauerte auch nicht lange, bis es um die neue, noch nicht vollendete Festung von Feinden wimmelte. Erik Axelsson schildert selbst die Schwierigkeiten, mit denen er zu kämpfen hatte. Jedem Fahrzeug, das Steine, Lehm oder Sand zu bringen hatte

(alles Material musste ja zu Wasser nach der Festung geschafft werden), folgten eine Rotte Soldaten und 12--14 von Erik Axelssons geharnischten Dienern. Nur so konnte man sich gegen feindliche Anfälle schützen. Der Bau wurde jedoch trotz dieser Schwierigkeiten ununterbrochen fortgesetzt. In den folgenden Jahrhunderten war das oft belagerte Schloss so zu sagen der Schlüssel zu Savolaks. Im Jahre 1742 fiel es schliesslich in die Hände der Russen und verblieb darnach in russischer Gewalt. In unserem Jahrhundert hat es jede strategische Bedeutung verloren und bildet nur mehr ein theures historisches Denkzeichen.

B. Nyslott—Punkaharju—Ladoga.

1. Nyslott—Punkaharju.

Zwischen Nyslott und Punkaharju besteht im Sommer tägliche Dampfschiffverbindung; die Fahrt dauert 2 1/2 Stunden; Extra-Dampfboot siehe S. 118. Das Fahrwasser am schmalen *Moisund* hat ungefähr dieselbe Umgebung wie die Strecke von Puumala nach Nyslott. — Das Dampfschiff landet unterhalb des Hotels Punkaharju. — Geht gerade kein Dampfschiff, dann kann man die Fahrt bequem in c. 3 St. zu Lande machen; Fuhrwerk siehe S. 118. Oberhalb des Schlosses wird mittelst Fähre nach dem östlichen Ufer des Kyrössalmi übergesetzt; einförmiger Weg mit Ausnahme der letzten Strecke, auf welcher sich zu beiden Seiten Blicke auf die Gewässer bei Punkaharju eröffnen. Über den *Tuunansalmi*-Sund erfolgt die Fahrt nach Punkaharju mittelst Fähre.

****Punkaharju**, im Kirchspiel *Kerimäki*, ist ein 7 km langer, aus Geröll bestehender Höhenrücken, der sich in der Längenrichtung einer Insel erstreckt, welche vom Festlande im Nordwesten durch den Tuunansalmi und im Südosten durch den Punkasalmi geschieden ist; auf der nordöstlichen Seite befindet sich der grosse See *Puruvesi* und im Südwesten die zum Saima gehörende Bucht *Väistönselkä*. Die Aussichten von dem auf dem Inselrücken angelegten Fahrweg sind so grossartig schön, dass Punkaharju das am meisten gepriesene und am besten bekannte Touristenziel Finnland's ist. Der hohe,

nach beiden Seiten steil abfallende Bergrücken, dessen Fuss an mehreren Stellen nur die Breite eines Steinwurfes hat, bietet aber auch stetig wechselnde Bilder der umliegenden Landschaft, in welcher alle Züge der Saimanatur auf die idealste Weise vereinigt sind: bald schimmern an den breiteren Stellen der Insel tief unten kleine, von Hochwald umkränzte, klare Seen durch, bald hat man eine lange Perspektive auf die weite Fläche des *Puruvesi*, bald wiederum fällt der Blick auf die, um das Dorf Laukansaari gelegenen, bestellten Felder. Die gerühmteste Aussicht hat man von dem, etwas über $\frac{1}{2}$ km vom Hotel entfernten, sog. Runebergshügel, auf dem ein einfacher Holzpavillon errichtet ist. Der Wald auf Punkaharju ist ein gut gepflegter Staatswald, so dass Spaziergänge seitwärts vom Wege nicht beschwerlich sind. An der schmalsten Stelle befinden sich Überbleibsel von aus früheren Zeiten stammenden Schanzen und Wällen.

Das auf Staatskosten erbaute *Hotel* ist ein gutes und billiges Touristenhotel mit 20 hübschen Zimmern, ein paar Sälen, einer kleinen Bibliothek u. s. w. Gute Badehütten für Seebäder. *Telephon* nach Nyslott und Imatra. Dank diesen Anordnungen ist ein längerer Aufenthalt am Platze ermöglicht. Auch in umliegenden Höfen kann man Unterkunft erhalten; anspruchloses Quartier auch in der, auf der westlichen Seite des Tuunansalmi-Sundes gelegenen Pferdestation Tuunansaari. — Eine *Landkarte* von Punkaharju findet sich im Hotel; sie steht dort auch zum Verkauf. — Fuhrwerk für eine Fahrt längs dem Inselrücken erhält man im Hotel.

2. Von *Punkaharju* ostwärts giebt es folgende zwei Haupttrouten, die in Betracht kommen, wenn man Anschluss an die Eisenbahn erreichen oder sich nach dem Ladoga begeben will.

a) *Punkaharju—Parikkala—Elisenvaara*, welch' letzterer Ort Station der Karelenschen Eisenbahn. Der Weg geht Punkaharju entlang, mit Fähre über den Punkasalmi und auf dem Lande weiter nach der Pferdestation Putikko, 14 km. Einige der Schiffe, die nach Punkaharju fahren, laufen die nicht weit von der Pferdestation gelegene Landungsbrücke Putikko an, so dass diese erste Strecke des Weges eventuell zu Wasser zurückgelegt werden kann. Von Putikko führt der Weg über sandiges Terrain nach dem Ufer des schönen Sees *Simpelijärvi*, um den das Kirchspiel *Parikkala* liegt, und weiter mit hübschen Ausblicken auf das Wasser nach der Pferdestation Parikkala, 22 km, in deren Nähe die Kirche, das Pastorat und einige besonders reizende Waldseen liegen. Diese sieht man zum Teil auch auf der folgenden Strecke nach der Eisenbahnstation *Elisenvaara*, 23 km; siehe oben S. 96.

b) *Punkaharju—Kesälaks—Ännikänniemi—Sordavala.*

Von Punkaharju gehen an gewissen Wochentagen Dampfboote in nordwestlicher Richtung über den Puruvesi nach dem Kirchspiel *Kesälaks* (2 $\frac{1}{2}$ Stund.), wo sich der Landungsplatz in einem von steilen Höhen umgebenen Busen am Bauerngute *Kereli* befindet. Von hier über die 4 km breite Landzunge, welche den Puruvesi von dem östlich gelegenen, grossen See *Pyhäjärvi* scheidet, nach Mäntyniemi, dem Landungsplatze der Dampfboote auf dem *Pyhäjärvi*. An beiden Landungsplätzen sind Fuhrwerke zu haben; Preis nach Übereinkommen. Bei Mäntyniemi, in dessen Nähe die *Kesälaks*-Kirche liegt, ist für die Touristen ein Wartesaal erbaut.

Von hier wird in südöstlicher Richtung mit Anlaufen des Kirchdorfes *Uukuniemi* nach dem am östlichen Ufer des Sees gelegene *Ännikänniemi* gesteuert. Die ganze Fahrt über den *Pyhäjärvi* erfordert 3 Stunden; das Dampfboot ist nicht sehr komfortabel.

Von *Ännikänniemi*, wo sich ein gutes Gasthaus mit Pferdestation befindet, führt eine uninteressante Landstrasse nach *Sordavala* (siehe S. 96), 44 km, und nach der Station *Jaakkima* (siehe S. 96) der Karelen'schen Bahn, 40 km.

C. Nyslott—Joensuu.

Diese Strecke wird regelmässig mehrmals wöchentlich von bequemen Dampfbooten der Linie Joensuu—Wiburg befahren, welche zur direkten Fahrt 7–8 Stund. gebrauchen. Ausserdem giebt es zwischen Nyslott und Joensuu noch eine Dampfschiffverbindung mit Anlaufen vieler zwischenliegender Landungsbrücken; diese Fahrt dauert c. 12 Stunden.

An der Olofsborg vorüber wird auf dem *Haukivesi* c. 30 km weit derselbe Kurs gehalten wie bei der Fahrt nach Kuopio, worauf es ostwärts nach *Oravi* geht, wo auf einem gegrabenen Kanal ohne Schleusen auf den *Enonvesi* hereingefahren wird, den letzten der Seen, die vom nördlichen Karelen her ihren Abfluss nach dem Saima haben.

Die folgende Strecke über den *Pygyvesi* ist ziemlich uninteressant, aber die Fahrt von diesem See durch den schönen *Orivirta*-Sund nach dem Ufer des Kirchspiels *Savoranta* ist reich an fesselnden Bildern. Hier wird auf

eine Bucht des grossen *Orivesi* hinaus gesteuert und dann durch den hübschen *Pesolansalmi*-Sund auf den offenen *Pyhäselkä* hereingefahren, an dessen nordwestlichem Ufer *Joensuu* (siehe oben S. 112) liegt.

D. Nyslott—Kuopio.

1. Nyslott—Kuopio.

Die wichtigste Verbindung in dem naturschönen wasserreichen Gebiete zwischen Nyslott und Kuopio ist die von den regelmässig und mehrmals wöchentlich fahrenden Passagierdampfern der Linie Wiburg—Kuopio unterhaltene. Mit direktem Dampfboot dauert die Fahrt von Nyslott 10—12 Stunden.

Von Nyslott geht die Fahrt an der Olofsburg vorüber über den *Haapavesi* nach dem 60 km langen *Haukivesi*, in dessen Längenrichtung nach Nordwesten gesteuert wird. Das Dampfboot fährt dann in den *Taipalekanal* herein, durch dessen beide Schleusen es vom Niveau des *Haukivesi* nach dem des *Unnukkavesi* aufsteigt. Während das Dampfboot die Schleusen passiert, kann man die nächste Umgebung in Augenschein nehmen.

In dem am Kanal gelegenen Wohnhaus des Kanalaufsehers befindet sich ein Telefon, das kostenlos zur Aufgabe von Telegrammen bei der Telegraphenstation in dem nahgelegenen *Varkaus* benützt werden kann. In *Varkaus*, das in einer schönen, von Wasser und schäumenden Stromschnellen durchsetzten Gegend liegt, befinden sich ein grosses Eisenwerk mit mechanischer Werkstätte, sowie Sägemühlen.

Von *Taipale* nordwärts bietet die Fahrt sehr abwechselnde und belebte Bilder. Gleich nördlich vom Kanal sieht man rechts den Hof **Pitkälänniemi* liegen. Das Schiff schlängelt sich hier zwischen zahlreichen, kleinen, niedrigen und belaubten Inseln hindurch, von denen einige zur Erleichterung der Schifffahrt durchgraben sind; es folgt der schöne und lachsreiche Strom *Kopolanvirta* und das grössere, mit Inseln übersäte Wasser des *Unnukkavesi*. Nach etwa 2-stündiger Fahrt steuert das Dampfboot zwischen lachenden Ufern in den

****Strom Leppävirta** herein, an dessen südlichem Teil sich eine lange Pontonfähre befindet. Am Strom sieht man links das hübsch gelegene Gut *Karlvik*, später mehrere Villen und am nördlichen Ende links das Gut

Alapiha. Am gleichfalls links gelegenen Kirchdorf *Leppävirta* befindet sich eine Landungsbrücke.

Im Dorfe: Telegraph, Telefon, Pferdestation mit gutem Gasthaus, Arzt, Apotheke, Buchhandlung u. A.; das Postkontor befindet sich 2 km von der Dampfschifflandungsbrücke an der Landstrasse nach Kuopio.

Von Leppävirta nordwärts hat man noch etwa eine halbe Stunde eine herrliche Fahrt auf dem Strome und auf schmalen Wasserstrassen bis zum *Konnuskanal*, dessen Umgebung Dank ihrer saftigen Vegetation vielleicht von allen Punkten der ganzen Fahrt den Vorzug verdient. In der Nähe hat man gute Gelegenheit zum Lachs- und Forellen-Fang, wozu man Erlaubniss durch Vermittlung des Kanalaufsehers erhalten kann, welcher auch Nachtquartier besorgt. Durch die Schleuse des Kanales steigt man vom Unnukka nach dem Kallavesi hinauf. Etwa 3 Stund. nach der Abfahrt von Leppävirta erblickt man den Gipfel des Berges *Puijo* und den weissen Turm der Domkirche Kuopio's. Nachdem das Dampfboot den weit vorspringenden *Väinölänniemi* oder *Pappilanniemi* umfahren, legt es am Quai der Stadt Kuopio an.

2. Kuopio und Umgebungen.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem im Nordosten der Stadt gelegenen Bahnhof, Droschke 75 P.; mit dem *Dampfboot* an dem im Osten der Stadt gelegenen Hafen, Droschke für einfache Taxe zu haben.

Hotels: *Societetshuset* in der Drottninggatan, Zimmer von 2 M. an *Ivonen's Hotel*, anspruchlos aber sauber, keine geistigen Getränke.

Restaurationen: in den Hotels; ferner *Peräniemi* im Parke an der äussersten Spitze des Pappilanniemi und *Huvila* (im Theatergebäude) im selben Parke.

Bäder: *Badeanstalt* im Parke Pappilanniemi, Seebäder in der am selben Parke gelegenen *Schwimmanstalt*.

Droschken: innerhalb der Stadt und nach der Badeanstalt 25 P., weiter in den Park hinein 50 P., nach dem Berge *Puijo* 2 M., längere Fahrten nach Übereinkommen.

Banken: Filialen der *Finnland's Bank*, der *Vereinsbank*, der *Nordischen Aktienbank* und der *Kansallis-Osakepankki*.

Buchhandlungen: *S. Kastegren*, in der Nähe des Torget; *Savolan kirjakauppa* (Inhaber U. W. Telén) an der Kirche.

Telegraphenstation in der Nähe des Pumporget.

Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und nächstgelegenen Städten.

Dampfschiffkontore: für die grossen Dampfboote der Linie Kuopio--Wiburg *Gust. Ranin* und *P. Korhonen*; für die nordwärts nach Maaniga und Isalmi fahrenden Schiffe *R. Lindqvist*; von diesen Kontoren werden auch einige kleinere, für den Lokalverkehr bestimmte Dampfboote vertreten. — Die Fahrpläne der Schiffe sind in den Lokalzeitungen annonciert.

Dampfschaluppen werden vo miethet; man trifft Abmachung mit den Kaufleuten John Carlsson, P. Korhonen und C. G. Svahn.

Die **Stadt Kuopio** hat eine entzückende Lage am Ufer einer in den Kallavesi vorgeschobenen Halbinsel, deren nördlichen Hintergrund ansehnliche, waldbekränzte Höhen bilden. Auch die Umgebungen sind reich an fesselnden Punkten.

Die Geschichte der Stadt ist nicht sehr lang. Noch zur Zeit Gustaf Wasa's war diese Gegend eine von der Kultur unberührte Wildniss; ihre Kolonisation durch Einwanderer von Tavastland her hat erst ein Jahrhundert später Wurzel gefasst. Aber auch nach einem weiteren Jahrhundert waren die Verhältnisse so wenig vorge-schritten, dass die südliche Landstrasse nach Nyslott und Wiburg der einzige Verkehrsweg war. Die nach Norden und Westen führenden Wege wurden erst am Ende des vorigen Jahrhunderts angelegt. — Ihre Privilegien erhielt die Stadt, die jetzt der Hauptort des umliegenden Landesteiles ist, im Jahre 1782. Die Stadt ist der Sitz des Gouverneurs und bis auf Weiteres eines Bischofs, sowie der Garnisonsort eines der finnländischen Bataillone. — Die Einwohnerzahl beträgt c. 10,000.

Ausser der aus grauem Stein erbauten *Domkirche* und der *Residenz des Gouverneurs* haben die Baulichkeiten der Stadt nichts Bemerkenswerthes aufzuweisen. In einer Anlage ist die Bronzebüste des Philosophen und Staatsmannes J. V. Snellman aufgestellt.

Zur Stadt gehört auch die weit in den Kallavesi vorgeschobene *Väinölänniemi* oder Pastoratspitze (*Pappilanniemi*) mit ausgedehntem Park, der Dank seiner Lage in anderen Städten Finnland's seines Gleichen sucht. In demselben befinden sich ausser einem geräumigen Festplatz mit Musikpavillon zwei Restaurationen, von denen die eine einen von gastierenden Truppen benützten Theatersalon besitzt; die andere, das eigentliche »Väinölänniemi«, ist ein an der äussersten Spitze *Peräniemi* gelegenes, kleineres Sommerwirthshaus, wo Abends häufig Musik zu hören ist. Im Parke befindet sich auch eine moderne *Badeanstalt*.

Ein lebhaftes Bild bietet der Dampfschiffhafen am Vormittag, wenn die vielen mit der Stadt von verschiedenen Gegenden her verkehrenden Dampfboote mit Marktwaaren ankommen. Man sieht hier bisweilen 12–15 Dampfboote auf einmal.

Die Umgebungen. Weit gerühmt unter den näheren Umgebungen Kuopio's ist der ****Berg Puijo** (230 m über dem Meere), von dessen unansehnlichem Turm man ein grossartiges, weithinreichendes Rundpanorama ge-

niesst; man schätzt den Radius des Gesichtskreises auf 5 Meilen.

Der Weg nach dem Berge kann, obwohl er stark ansteigt, von Droschken befahren werden (Taxe 2 M.). Am besten ist die Aussicht vom Puijo an einem ruhigen Sommernachmittag vor dem Sonnenuntergang, weil sie später durch Höhenrauch beeinträchtigt wird. Die Treppe des Turmes ist bequem. In der Nähe des Turmes befindet sich eine Verkaufsstelle für kohlensaures Wasser und Limonaden.

Östlich von Kuopio, mit 5 km weiter Fahrt über den Kallavesi zu erreichen, liegt die hohe Insel ***Vaajasalo**, von deren höchstem Punkte man eine hinreissend schöne Aussicht auf die herrliche Gegend hat.

Einen lohnenden Ausflug von Kuopio kann man nach dem nördlich gelegenen **Tuovilanlahti** machen, wohin täglicher Dampfbootverkehr (4–5 Stunden) unterhalten wird.

Die ganze Fahrt geht durch hübsche Gegenden mit ziemlich dichter Ansiedelung, wobei mit kürzeren und längeren Abzweigungen von der eigentlichen Fahrrihtung die eine Landungsbrücke nach der anderen angelaufen wird. Von Kallavesi wird in den *Ruokovesi* hereingesteuert und von da durch den *Ruokovirtakanal* hinauf nach dem *Maaninganjärvi*; der Kanal mit seiner Schleuse ist dicht neben dem gleichnamigen Strome, dem natürlichen Wasserabflusse, angelegt. Im Kirchspiel *Maaninka* sieht man besonders schöne Gegenden mit reicher Bodenkultur; das Dampfboot kommt an der hübsch gelegenen Kirche des Kirchspiels vorüber und gelangt dann nach dem *Ahkionlahtikanal*. Von hier fährt es in den schmalen ****Tuovilanlahti** herein, welcher Busen mit seinen steilen Felsenufern und über diesen gelegenen Feldern ein fesselndes Bild bietet. Der Busen, der „Finnland's schönster Besitz“ genannt wurde, ist ein in Touristenkreisen wohlbekanntes Ziel.

An der westwärts gehenden Landstrasse, 3 km von der Landungsbrücke Tuovilanlahti, befindet sich der gerühmte Wasserfall ***Korkeakoski**; der senkrechte, 46 m hohe Fall ist zwischen steilen, waldbewachsenen und wild aussehenden Ufern eingezwängt.

Der Wasserzufluss ist im Hochsommer gering, aber seit oberhalb des Falles ein Damm gebaut wurde, kann das Wasser angesammelt werden, so dass sich der Fall auch zur trocknen Zeit in seiner Schönheit zeigen kann. Am Falle hat die Kuopio'er Filiale des Touristenvereines Stufen anbringen lassen, so dass man bequem in das Thal absteigen kann; auch eine einfache Herberge soll am Falle erbaut werden.

Am Tuovilanlahti ist ein *Hotel* erbaut, das auch für längeren Aufenthalt am Platze den nöthigen Comfort bietet. Das Dampfschiff kommt

am Abend an und fährt früh Morgens wieder ab, so dass man bei Benützung desselben Schiffes den Korkeakoski kaum besuchen kann. Etwas länger kann man beim Falle verweilen, wenn man sich Vorm. mit Fuhrwerk (10 km) oder Ruderboot (7 km) nach Ahkionlahti begibt, um Anschluss an das von Iisalmi nach Kuopio fahrende und zwischen 11 und 12 Uhr passierende Dampfboot zu erreichen.

E. Kuopio—Iisalmi—Kajana.

1. Kuopio—Iisalmi.

Von beiden Endstationen gehen täglich Dampfboote ab. Die lohnende Fahrt geht zuerst nach Maaninka, wie oben S. 127.

Die in Maaninka durch den *Viantoström* sich in den Kallavesi ergiessenden, nördlichen Zuflüsse bilden ein langes Fahrwasser, zu dem man durch den *Ahkionlahtikanal* gelangt, der 2 Schleusen besitzt. Durch diesen Kanal kommt man zuerst auf den *Onkivesi*, an dem mehrere Landungsbrücken angelaufen werden, dann steigt man durch den langen, mit einer Schleuse versehenen *Nerkkokanal* nach dem *Nerkkojärvi* hinauf und gelangt von diesem schmalen See durch den hübschen Sund *Peltosalmi* am Gute gleichen Namens vorüber nach dem *Porovesi*; am nördlichen Ende dieses Sees liegt die Stadt *Iisalmi*.

2. Iisalmi.

Ankunft mit dem Dampfboot in dem, im südlichen Teil der Stadt gelogenen Hafen; Fuhrwerk zur Fahrt nach Kajana zu haben, eine Person 10–12 M., zwei Pers. 15–20 M.; nach Virtabro hin und zurück 2–3 M.

Hotel und Restauration mit der Pferdestation verbunden.

Bäder im Nya badhuset.

Bank: Filiale der Kansallis-Osakepankki.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und nach Kuopio.

Die Stadt *Iisalmi*, deren Privilegien aus dem Jahre 1891 stammen, ist ein unbedeutender Ort mit etwas über 1,000 Einwohnern. Die Stadt spielt nur als Centralort der umliegenden Kirchspiele eine Rolle. Das Äussere der Stadt ist uninteressant.

3. Iisalmi—Kajana.

Dieser für das Reisen in Finnland wichtige Weg von 96 km Länge ist leider ziemlich uninteressant. Die

Landstrasse ist hügelig, krumm und nicht besonders gut, obschon sie im Jahre 1893 vielfach verbessert wurde, um der von Missernten schwer betroffenen Bevölkerung dieser Gegend Arbeitsverdienst zu verschaffen.

Der Tourist gewinnt Zeit und hat es angenehmer, wenn er in Iisalmi ein Fuhrwerk gleich für die ganze Fahrt nimmt (siehe oben »Ankunft« in Iisalmi). Macht man die Fahrt mit Postpferden, dann setzt man sich möglichem Pferdemangel auf den Stationen und dem Ärger über primitive Fuhrwerke aus. Am besten ist es, sich nach der Ankunft des Kuopio'ers Schiffes am Nachm. gleich auf den Weg zu machen und bis zur Pferdestation *Sukeva*, der zweiten von Iisalmi aus, weiter zu reisen, wo der Touristenverein einfache Botten beschafft hat. Man kommt dann am folgenden Tag Vorm. in Kajana an.

Der Weg geht an der Kirche des Kirchspiels *Iisalmi* vorüber, worauf man an eine Kreuzung kommt, bei der ein 2 km langer Seitenweg nach *Virtabro* abzweigt, einem Schlachtfelde vom Jahre 1808, auf dem verschiedene Monumente für gefallene schwedische und russische Offiziere errichtet sind. Die folgende Strecke bietet links mehrere ansprechende Ausblicke auf den *Iivesi*, aber dann kommt man in ein ödes einförmiges Waldgebiet, in welchem die Pferdestationen, *Ryhälänmäki*, 16 km, und *Sukeva*, 43 km, liegen. Von hier führt der Weg durch einen ausgedehnten Staatswald und überschreitet dann die Grenze zwischen den Provinzen Kuopio und Uleåborg; es folgt die hoch oben auf dem Suomenselkä gelegene Pferdestation *Murtomäki*, 60 km, von der man eine weite Aussicht auf die Einöde hat und bei klarem Wetter im Norden ein Stück vom Uleåträsk glänzen sieht.

In gleich einförmiger Umgebung wie vorher geht der Weg weiter nach dem Dorfe *Tervola*, 73 km, dessen Häuser grossenteils aus dem vorigen Jahrhundert stammen, namentlich die sog. Buden, von denen mehrere die Jahreszahlen 1760 und 1770 tragen; in Tervola befindet sich eine Pferdestation. Auch die letzte Strecke bis *Kajana* ist einförmig.

Kajana siehe XII. A.

F. Kouvola—Kuopio mit der Eisenbahn.

Von Kouvola geht die Bahn in einer Kurve nordwärts durch Wald und nähert sich dann dem Flusse Kymmene, den man an ein paar Stellen links in der Nähe der Sta-

tion *Harju*, 10 km, erblickt. In einiger Entfernung nördlich von der Station überschreitet die Bahn auf einer Brücke die dem Kymmene von Osten her zustrebenden *Valkiala*-Zuflüsse und verläuft dann in einförmiger Waldgegend bis *Selänpää*, 24 km.

Die Bahn senkt sich darauf nach dem Ufer des weiten *Vuohijärvi*, auf den man links eine gute Aussicht hat, passiert ein paar Haltpunkte (an einem derselben, *Kirjokivi*, das gleichnamige Gut) und erreicht *Voikoski*, 51 km. Auf der Strecke nördlich und südlich von dieser Station werden an mehreren Stellen Gewässer sichtbar, welche namentlich links ansprechende Bilder bieten. An einem See ist auch die folgende Station *Mäntyharju*, 72 km, gelegen.

Durch Waldgebiet mit mehreren kleineren Seen und Weihern geht es bis zu den folgenden Stationen *Hietanen*, 91 km, *Otava*, 100 km, und *St. Michel* (Restauration), 114 km.

St. Michel, siehe oben S. 117.

Die Bahn verlässt St. Michel in einer südlich und östlich von der Stadt gezogenen Kurve, nimmt nördliche Richtung an und kommt in einförmiges, wenig gepflegtes Waldgebiet. Es folgen die Stationen *Hiirola*, 128 km, *Kalvitsa*, 140 km, *Haukivuori*, 153 km, und *Kantala*, 164 km; die nächste Station, *Pieksämäki*, 185 km, liegt in der Nähe der Kirche des gleichnamigen Kirchspiels.

Die Bahn zieht sich an der Ostseite des *Pieksänjärvi* hin und gelangt über Sumpfland nach der Station *Haapakoski*, 202 km, in deren Nähe sich das gleichnamige Eisenwerk befindet. Einige km nördlich von der Station tritt die Bahn nach der Provinz *Kuopio* über und nähert sich dem Ufer des langen Sees *Suonteenselkä*, auf den man rechts einen hübschen Blick hat, ehe die Station *Suonnejoki* (Restauration), 223 km, erreicht wird.

Die Station, die am nördlichen Ende des obengenannten Sees im Kirchdorf (Pferdestation) des Kirchspiels *Suonnejoki* gelegen ist, ist ein wichtiger Anschlusspunkt für den lebhaften Lokalverkehr mit *Rautalampi* im Westen, *Leppävirta* im Osten und den Kirchspielen an den nördlich gelagerten Seen *Iisvesi*, *Niinivesi* u. a., welche durch eine 8 km lange Nebenbahn nach den Hafenanlagen am *Iisvesi* mit dem Eisenbahnnetz in direkter Verbindung stehen. Die auf der Nebenbahn verkehrenden Züge haben Anschluss an die regelmässigen Züge der Hauptbahn. — Der Lokalverkehr auf den genannten Seen wird durch Dampfboote vermittelt.

Nach *Suonnejoki* verläuft die Bahn, die bis hieher gerade nach Norden ging, in nordöstlicher Richtung und passiert in einförmiger, öder Gegend die Stationen *Sal-*

minen, 236 km, *Kurkimäki*, 253 km, und *Pitkälähti*, 263 km. Bald nach der zuletzt genannten Station eröffnen sich die ersten Blicke auf den *Kallavesi*, worauf die Bahn den im Nordosten der Stadt gelegenen Bahnhof *Kuopio*, 274 km, erreicht.

Kuopio und Umgebungen siehe oben S. 125.

VI. Das mittlere Finnland.

Das ausgedehnte Gebiet des Inneren des Landes, das sich um den grossen See Päijänne und seine von Norden und Osten herkommenden, wasserreichen Zuflüsse ausbreitet, bietet dem Naturfreund, dem Fischer und dem Jäger ein weites Feld für ihre Fahrten. Aber solange die in diesem Landesteil im Bau begriffenen Eisenbahnen dem Verkehr noch nicht übergeben sind, wird das Gebiet bis auf Weiteres einem stärkeren Touristenstrome verschlossen bleiben; insbesondere wird es der Fremde ohne Kenntniss der Landessprachen schwer haben, hier zurecht zu kommen. Hier werden deshalb nur einige kurze Andeutungen für diejenigen Reisenden gegeben, welche sich nach den Hauptorten dieser Gegend, nach den Städten *Jyväskylä* und *Heinola*, begeben wollen.

A. Nach Jyväskylä.

1. *Keuru—Jyväskylä*. Von der Station Keuru (siehe S. 145) 17 km auf der Landstrasse nach der Keuru-Kirche; von hier weitere 35 km über den Landrücken zwischen Keuru und den ostwärts nach dem Päijänne abfliessenden Gewässern. Der Weg ist einförmig. Längs demselben ist eine Eisenbahn im Bau begriffen.

2. *Lahtis—Jyväskylä*. Auf diesem für das Innere des Landes wichtigen Fahrwasser verkehren an den meisten Wochentagen regelmässig gehende Dampfboote. Von der Landungsbrücke in Lahtis (siehe S. 40) steuert das Schiff auf den schönen, von ansehnlichen Höhen umgebenen und inselreichen *Vesijärvi* hinaus; nach 25 km weiter Fahrt geht es durch den *Anianpeltokanal*, der durch die lange schmale Landzunge gegraben ist, welche den Vesijärvi vom Päijänne trennt.

Auf der nördlich vom Anianpelto gelegenen Bucht teilt sich das Fahrwasser: ostwärts geht es nach *Heinola* (siehe unten S. 133) und nordwärts durch den *Pulkkilansalmi* — wo die Landstrasse von Asikkala nach Sysmä auf einer schmalen, 8 km langen Landzunge über den See führt — hinaus auf den grossen *Päijänne*. Dieser gewaltige See hat eine sich von Norden nach Süden erstreckende Länge von 130 km und eine grösste Breite von nicht mehr als 25 km; sein Flächeninhalt beträgt 1,142 Quadratkilometer. — Von dem nördlichsten Ende des Sees wird in den kleinen *Jyväsjärvi* hereingefahren, an dem die Stadt *Jyväskylä* liegt.

3. *Jyväskylä*.

Ankunft mit *Dampfboot* an den ganz in der Stadt gelegenen *Hafenquais*; Droschken zu haben.

Hotels: *Societethuset*; *Hotel Wahlgren* mit Pferdestation.

Restaurationen in den Hotels und im Sommer im *Strandparken*.

Bäder: Schwimmanstalt; auch warme Bäder sind zu haben.

Droschken. Taxe innerhalb der Stadt 25 P., für die Stunde 1½ M., für längere Fahrten nach Übereinkommen.

Banken: Filialen der Finland's Bank, der Vereinsbank und der Nordischen Aktienbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt und nach der umliegenden Gegend bis nach Viitasaari.

Dampfboote fahren unter Anlaufen vieler Landungsbrücken am *Päijänne* nach Lahtis und Heinola; ausserdem Dampfschaluppen für den Lokalverkehr. Die Fahrpläne sind in den Lokal-Blättern annoncirt.

Jyväskylä, das seine Privilegien als Stadt im Jahre 1837 erhielt, ist in raschem Aufschwung begriffen und hat gegen 3,000 Einwohner. Die Stadt ist regelmässig gebaut, hat aber in architektonischer Beziehung nichts Bemerkenswerthes aufzuweisen. — Oberhalb der Quais befindet sich die hübsche Parkanlage *Strandparken*; von dem hier erbauten Pavillon (Restauration) hat man eine gute Aussicht auf die nächste Umgebung. — Nördlich von der Stadt erhebt sich der *Syrjänharju* mit dem Aussichtsturme *Ihantola*, von dem man einen ansprechenden Blick auf die Stadt und die umliegende Gegend hat. Im Turme wird Kaffee, Limonade u. A. serviert.

B. Lahtis—Heinola.

1. Die *Dampfschiffahrt* von Lahtis nach Heinola führt durch eine hübsche Gegend. Es fahren täglich Dampfboote, welche mit den Eisenbahnzügen in Lahtis

korrespondieren und 4—4½ Stund. unterwegs sind. Der erste Teil der Fahrt wie nach Jyväskylä (siehe oben S. 131), worauf in den *Kalkiskanal* hereingefahren wird.

Der beinahe 1 km lange Kanal ist durch eine Landzunge zur Umgehung des rechts gelegenen *Kalkisfjälles* gegraben; man kann den Fall besehen, während das Dampfboot den Kanal passiert, doch ist es rathsam, dies beim Kapitain anzumelden. Der Fall ist eigentlich nur eine Stromschnelle, die sogar mit Booten befahren werden kann, aber die Wassermasse und die grünen Ufer gewähren ein fesselndes Bild. Die Lachs- und Forellenfischerei ist vom Fischereiklubb in Kalkis gepachtet.

Die folgende Strecke, die von einem breiten Fluss gebildet wird, ist eines der entzückendsten Fahrwasser des inneren Landes; es geht zwischen hohen steilen Ufern mit kräftiger Vegetation dahin. Schliesslich wird über den See *Ruotsalainen* nach der schön gelegenen Stadt Heinola gefahren.

2. Heinola.

Ankunft mit Dampfboot an der bei der Stadt gelegenen Landungsbrücke.

Hotels: Haus der freiwilligen Feuerwehr (Velthoim).

Restaurationen: *Brandes*; *Stenberg*.

Bäder in der Badoanstalt.

Droschken müssen bestellt werden.

Banken: Filialen der Nordischen Aktienbank und der Kansallis-Osakepankki.

Telegraph; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten des südlichen Finnland.

Heinola liegt am nördlichen Ufer des Stromes *Jyväskylä*, der die Seen *Ruotsalainen* und *Konnivesi* mit einander verbindet. Die Stadt, die c. 1,400 Einwohner hat, erhielt ihre Privilegien 1839, hat aber nie irgend welche Bedeutung erlangt. In Folge ihrer schönen Lage wird sie immer mehr von Badegästen und Sommerfrischlern aufgesucht. — Eine gute Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebung hat man vom östlich gelegenen Landrücken und von der Strombrücke.

VII. Tavastehus—Tammerfors—Björneborg.

Die wasserreichen Gegenden, welche zwischen Tavastehus und Tammerfors, sowie nördlich von dieser Stadt liegen, haben die Schönheit des inneren Landes in allen ihren Reizen aufzuweisen und sind deshalb für den Touristen ein dankbares Feld. Die Verbindungen sind verhältnissmässig gut, so dass der Reisende in diese Binnensee-Gegenden leicht vordringen kann. Wer diesen Teil des Landes in kurzer Zeit kennen lernen will, folgt

am besten der Eisenbahn bis Tammerfors und macht von hier aus Ausflüge nach den gerühmten Höhenrücken bei Kangasala und mit dem Dampfboot nach den herrlichen Gegenden am Ruovesi und bei Virdois.

Man betritt dieses Gebiet:

a) von Süden her mit der Eisenbahn via *Riihimäki* (siehe oben S. 40), von wo nach *Tavastehus*, 36 km, auf welcher Strecke die Stationen *Ryttylä*, 9 km von *Riihimäki*, *Leppäkoski*, 15 km, *Turengi*, 22 km.

b) von Westen her mit der Eisenbahn, die von *Åbo* nach *Toijala* geht (siehe oben S. 69), von wo man südwärts nach *Tavastehus* und nordwärts nach *Tammerfors* weiterfährt (wie unten S. 135); oder auch von *Björneborg* her (siehe unten S. 140).

c) von Norden her mit der Eisenbahn nach *Tammerfors* (siehe unten S. 144).

A. Tavastehus—Tammerfors.

1. Tavastehus.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem östlich von der Stadt gelegenen Bahnhof, Droschke (man lässt sich von dem vor dem Bahnhof postierten Polizisten eine Marke geben) nach der Stadt 50 P.; mit dem *Dampfboot* an der Landungsbrücke des *Vanajavesi*.

Hotels: *Stadshotellet*, Zimmer von 3 M. an; *Larsson's Hotel* und *Nykterhetsvårdshuset*, billiger.

Restaurationen: in den Hotels, *Theaterrestauration* und im Sommer im *Parke* ausserhalb der Stadt.

Droschken: (Halteplatz am Torget); Taxe innerhalb der Stadt 25 P., nach dem Bahnhof 50 P., nach dem Parke 60 P., per Stunde $1\frac{1}{4}$ M. Fuhrwerk für weitere Ausflüge (Preis nach Übereinkommen) wird von den Hotels besorgt und ist auch in der Pferdestation zu haben.

Bäder: Badanstalt *Hämeensaari*; Seebäder am Mejeristranden.

Banken: Filialen der Vereinsbank, der Nordischen Aktienbank und der *Kansallis-Osakepankki*, alle am Torget.

Telegraph gegenüber dem Lyceum; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den Städten des südlichen Finnland.

Tavastehus, das am südlichen, langgestreckten und schmalen Arme des Sees *Vanajavesi* liegt, wurde im Jahre 1639 nördlich vom Schlosse gegründet, wurde aber 1779 an seinen jetzigen Platz verlegt, wo es nach dem grossen Brande von 1831 mit geraden und breiten Strassen neu aufgebaut wurde. Die Stadt hat c. 4,400 Einwohner. Ausser der nach Skizzen *Gustaf's III.* erbauten Kirche und dem hübschen Hause des finnischen Lyceums sind keine bemerkenswerthen Gebäude vorhanden. — Von der

Brücke, welche die Stadt mit dem östlichen Ufer des Vanajavesi verbindet, hat man eine schöne Aussicht. — Nördlich von der Stadt ist der *Park* gelegen, den man entweder auf der am Schlosse vorüberführenden Landstrasse, oder auch von der Landungsbrücke aus mittelst Dampfschaluppe oder Ruderboot erreicht; die Wasserfahrt gewährt den besten Blick auf das Schloss (dieses siehe hier unten). Der Park ist eine mit grossen Kosten hergestellte, gut gepflegte und besonders ansprechende Anlage mit einer imitierten Burgruine, von der man eine hübsche Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebung hat; gute Restauration.

Vom Bahnwärter an der in der Nähe des Parkes gelegenen Eisenbahnbrücke kann man für billigen Preis ein Ruderboot nach *Karlberg* (siehe hier unten) erhalten.

Das **Tavastehuser Schloss** oder **Kronoborg** liegt etwas abseits nördlich von der Stadt. Schon im 13. Jahrhundert erbaut, wurde es eine Schutzwehr der schwedischen Herrschaft in Finnland. Die Kriegsgeschichte der folgenden Jahrhunderte weiss übrigens vom Schlosse nicht viel zu berichten, obschon es als centrales Militärdepot eine gewisse Rolle spielte. Jetzt dient es als Gefängniss und ist zu diesem Zwecke durch Anbauten erweitert worden.

Die Umgebungen von Tavastehus. a) Der *Höhenrücken Hattelmala*, der 4 km südlich längs der Landstrasse nach Helsingfors gelegen ist; von ihm hat man eine umfassende **Aussicht* auf Tavastehus und Umgegend.

b) Die meiste Beachtung unter den Umgebungen der Stadt verdient der dem Obersten Hugo Standertskjöld gehörige Herrensitz **Karlberg*, zu dessen Verschönerung ein grosser Kostenaufwand gemacht wurde. Natur und Kunst reichen sich hier die Hand und gewähren ein Bild aller jener Reize, welche der Binnensee- und Waldlandschaft nur immer abgewonnen werden können. Der Park mit seinen Teichen und der kühn aufsteigende *Aulångoberg* erregen in gleich hohem Grade die Bewunderung des Beschauers. — Den Besuch Karlberg's darf der Tourist nicht versäumen, um so weniger als derselbe vom Besitzer gerne gestattet wird. Die Entfernung von der Stadt beträgt 4 km; Fuhrwerk hin und zurück c. 4 M.

2. Mit der Eisenbahn von Tavastehus nach Tammerfors.

Von Tavastehus verläuft die Bahn auf der Ostseite des Vanajavesi und gewährt eine hübsche **Ansicht* von

der Stadt und dem Schlosse; bei Karlberg überschreitet die Bahn auf einer eisernen Brücke den See und entfernt sich dann von diesem. Nach 8 km Station *Parola*.

Auf der folgenden Strecke hat man links die Aussicht auf den *Lehijärvi* mit seinen bebauten Feldufern und später gleichfalls links auf den langgestreckten, schönen *Kalvolanjärvi*, an dessen Ufern mehrere grosse Güter und wohlhabende Höfe liegen; am See liegt die Station *Iittala*, 22 km, und in ihrer Nähe links die Glasfabrik gleichen Namens. In einiger Entfernung vom See führt die Bahn über bebautes Land nach *Kuurila*, 29 km; von hier auf einförmiger Strecke nach *Toijala* (Restauration) 40 km.

In Toijala zweigt die Bahn nach Åbo ab, siehe S. 69.

Meist über bebautes Land führt die Bahn weiter nach *Wuiala*, 47 km, und dem in hübscher Gegend gelegenen *Lembois*, 58 km. Die folgende Strecke ist öde und einförmig; erst dicht bei *Tammerfors*, 80 km, eröffnen sich Ausblicke auf Wasser.

3. *Tammerfors*.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem im Osten der Stadt gelegenen Bahnhof; wünscht man eine Droschke (Taxe 50 P.), dann verlange man von dem auf der Bahnhofstreppe postierten Polizisten eine Marke. Mit *Dampfbboot* vom Näsijärvi her an der Landungsbrücke Mustalahti im Nordwesten der Stadt, vom Pyhäjärvi her an der (Fisktorgs-) Landungsbrücke im Südwesten der Stadt; Droschke 50 P.

Hotels: **Stadshotellet*, Köpmansgat., Zimmer von 2 M. an; *Societets-huset*, Zimmer von 2 M. an; *Frau Lindros Hotel*, Trädgårdsgat., Zimmer von 1½ M. an; *Gasthaus der Pferdestation*, Handelsgat., Zimmer von 1 M. an; alle diese im Centrum der Stadt. *Hotel Vasa* am Bahnhof, Zimmer von 1½ M. an.

Restaurationen: in den Hotels; *Kafé Bauer* am Bahnhof; *Strömparterren* oder *Konsulsholmen* (nur im Sommer) auf einer Insel im Wasserfalle; *Suomi* am Salutorget; *Pyynikki*; *Nykterhetsvårdshus*.

Droschken. Taxe in der Stadt 50 P., nach Pyynikki 1 M., für die Stunde 1½ M. Fuhrwerk für weitere Ausflüge (Preis nach Übereinkommen) wird von den Hotels besorgt.

Bäder aller Art in Rikala's Badeanstalt; Seebäder an der Kalkbronneroi und am Mustalahti.

Banken: Filialen der *Finnland's Bank*, der *Vereinsbank*, der *Nordischen Aktienbank* und der *Kansallis-Osakepankki*, sämmtliche in der Köpmansgat.

Telegraphenstation, Bomullspinnerigatan 5.

Telephon innerhalb der Stadt, nach der Umgebung und den Städten des südlichen Finnland.

Dampfschiffahrten sind in den Lokalblättern annonciert. Die Dampfschaluppe *Nisse* unterhält regelmässige Verbindung mit der nächsten Umgebung am Pyhäjärvi, u. A. fährt sie mehrmals täglich nach Pyynikki.

Programm für den Besuch in Tammerfors. Für 1 Tag: Wasserfall und eine der an diesem liegenden grossen Fabriken, Mittagessen in

Pyynikki, Nachm. Pyynikkihöhenrücken mit Aussichtsturm und Thermopylen. Für 2 Tage: ausser dem vorigen Programm einen Ausflug nach Kangasala. Ist dieses bei der Fahrt nach Tammerfors schon aufgesucht worden, dann macht man statt dessen einen Ausflug westwärts nach Nokia oder noch weiter.

Die Stadt Tammerfors liegt zu beiden Seiten des *Tampereen-koski* (von dem die Stadt ihren Namen hat), welche Stromschnelle den c. 1½ km breiten Landrücken zwischen den Seen *Näsijärvi* und *Pyhäjärvi* durchbricht und die Wassermassen des ersteren dem c. 18 m tiefer liegenden anderen See unter gewaltigem Getöse zuführt. Es ist die Wasserkraft dieses Falles, welche die Stadt ins Leben gerufen und Tammerfors zur bedeutendsten Fabriksstadt des Landes, zu „Finnland's Manchester“ gemacht hat.

Die Stadt, die ihre Privilegien im Jahre 1779 erhielt, vergrösserte sich im Anfang nur sehr langsam; noch 1800 hatte sie nur 463 Einwohner. Erst als die Stadt in Folge des Besuches Kaisers Alexander I. im Jahre 1819 die besondere Aufmerksamkeit der Regierung auf sich zog und 1821 zur *Freistadt* erklärt wurde, nahm die Entwicklung einen raschen Verlauf, indem die reiche Wasserkraft unter diesen günstigen Umständen der Industrie im ausgedehnten Masse dienstbar gemacht wurde. Jetzt hat die Stadt c. 25,000 Einwohner, von denen die meisten als Arbeiter bei den vielen (über 30) Fabriken angestellt sind.

Die Stadt ist besonders regelmässig gebaut und mit manchen ganz stattlichen Häusern geziert. Der Verkehr zwischen den beiden Ufern des Falles wird durch zwei Brücken vermittelt, eine solche für Fussgänger mit imponierendem Blick auf den schäumenden Fall und weiter unten durch eine breite Strassenbrücke.

Am rechten Ufer des Falles liegt die *Baumwollspinn- und Weberei*, die bedeutendste der Tammerforscher Fabriken, die in den 20-er Jahren von I. Finlayson gegründet wurde und jetzt einer Aktiengesellschaft gehört, bei welcher die Familien v. Nottbeck und v. Rauch die Hauptteilhaber sind. Gerade gegenüber, auf der Skyttälä-Seite, ist die *Leinenspinn- und Weberei* nebst mechanischer Werkstätte und Holzschleiferei gelegen, welche Fabriken der Aktiengesellschaft „Tammerforscher Leinen- und Eisenmanufaktur“ gehören. Unterhalb dieser Anlagen liegt am rechten Ufer die *Frenckell'sche Papierfabrik*; noch weiter unten, jedoch am linken Ufer, liegen eine grosse städtische *Mühle* nebst der *Centralen* für die *elektrische Beleuchtung*

der Stadt und die *Tuchfabrik*, gegenüber welcher sich eine *Asphaltfabrik* und *Holzschleiferei* befindet.

Unter den übrigen Sehenswürdigkeiten der Stadt verdient der *Nottbeck'sche* oder sog. *englische Park* hervorgehoben zu werden, der am linken Ufer des Falles, gleich oberhalb der Baumwollspinnerei, liegt. Vom Parkufer hat man eine fesselnde Aussicht auf den *Näsijärvi* und einen imponierenden Blick auf den ersten Absatz des *Falles*, der hier auf stattlicher Eisenbrücke von der Björneborger Eisenbahn überschritten wird. Auf einer Felseninsel, nach welcher vom Parke aus eine Brücke führt, sieht man ein eigenartiges Denkmal, einen gewaltigen *Adler aus Bronze*, der seine Flügel über zwei Gedenktafeln ausbreitet, deren lateinische Inschriften sich auf die dem Platze abgestatteten Besuche der Kaiser Alexander's I. (1819) und Alexander's II. (1856) beziehen. — Erlaubniss zum Besuche des Parkes erhält man auf dem Kontor der Baumwollspinnerei. — Gegenüber dem *Eingange* zum Parke befindet sich das in gothischem Stil erbaute *Beethaus* der Baumwollspinnerei.

Die Brücke für Fussgänger, die gerade zwischen der Baumwoll- und Leinspinnerei erbaut ist, führt am *Strömparterren* oder *Konsulsholmen* vorüber, wo man auf einer Insel mitten im Falle einen angenehmen Ruheplatz mit guter Restauration haben kann.

Im Westen der Stadt liegt der wegen seiner herrlichen Aussicht gerühmte Höhenrücken **Pyynikki*, den man mit Droschke (1 M.) in 20 Min. erreicht. Auf dem Berge ist ein Aussichtsturm erbaut, von dem man ein grossartiges Panorama der Stadt und ihrer schönen Umgebung geniesst. Am Fusse des Berges befinden sich zwei Restaurationen, in deren Nähe die auf dem *Pyhäjärvi* fahrenden Dampfschaluppen anlegen, so dass man die Rückfahrt nach der Stadt von hier aus machen kann.

B. Die Umgegend von Tammerfors.

1. *Tammerfors--Kangasala.*

Nach dem wegen seiner schönen Höhenrücken gepriesenen Kangasala kann man einen lohnenden Ausflug in 1—2 Tagen machen. Am bequemsten ist es, mit der Eisenbahn bis zum Haltpunkt *Halimaa* der Wasabahn (siehe unten S. 145) zu fahren, wo man sich per Telephon von Tammerfors aus Fuhrwerk entgegen bestellen kann; in diesem Falle kehrt man auf demselben Wege am folgenden Tag zurück. Man kann aber auch in Tammerfors ein

Fuhrwerk für die ganze Tour (bis Kangasala 18 km) miethen, wobei vorherige Abmachung des Preises zu empfehlen ist. Jedenfalls ist es rätlich, sich im Hotel in Tammerfors alle nöthigen Aufschlüsse über die Tour geben zu lassen.

Sowohl die Fahrt auf der Eisenbahn als die auf der Landstrasse sind ziemlich uninteressant; sobald man aber in die Nähe des *Kirchdorfes Kangasala* (Pferdestation) kommt, trifft der Blick auf die lachenden Ufer der umliegenden Binnenseen. Die grossartigste Aussicht hat man von dem dicht beim Dorfe liegenden

****Kirchberge**, von dessen Gipfel aus die Gegend in all' ihrer Schönheit hervortritt. Den Schlüssel zum dort befindlichen Turme erhält man in der Pferdestation.

Vom Kirchberge kommt man auf c. 4 km langem Wege nach dem ****Kaiserberge**, der hinsichtlich der entzückenden Aussicht mit dem Kirchberge wetteifert. Auch hier befindet sich ein Turm, zu dem der Schlüssel gleichfalls in der Pferdestation, an der man auf dem Wege vorüberkommt, abgeholt wird.

Der Berg hat seinen Namen von dem daselbst 1819 abgestatteten Besuche des Kaisers Alexander I. Die Aussicht vom Turme ist so hinreissend schön, dass *Gustaf III.*, der auf seiner denkwürdigen Reise durch Finnland auch diesen Ort besucht, geäussert haben soll: „Gewiss war es hier, wo der Teufel unsern Herrn versucht hat, indem er ihm die ganze Herrlichkeit der Welt zeigte“. In nächster Nähe des Berges breitet sich eine wohl bebaute und dicht bevölkerte Gegend aus, die von alter Kultur zeugt; die Landschaft ist von schönen Seen belebt, hinter denen sich das Auge in ausgedehnten Waldgebieten verliert. Im Norden sieht man den *Längelmävesi*, im Süden *Roine*; im Nordwesten glänzt der Spiegel des *Wesijärvi*, während der Horizont etwas weiter nach Westen hin von dem massigen *Kirchberge* begrenzt wird. Am Fusse des Berges entdeckt man die *Kangasala-Kirche*. — Der lohnende Gang längs dem Rücken des Berges führt nach 3 km Wanderung nach *Kaivanto*, einem zwischen Seen gegrabenen Kanal mit hübschen Ufern.

In Kaivanto kann man eventuell das nach Tavastehus fahrende Dampfboot besteigen und darf man, wenn es die Zeit erlaubt, diese anziehende Binnenseefahrt nicht versäumen. Man muss jedoch mit Mundvorrath versehen sein, da die Schiffe keine Restauration haben.

2. *Tammerfors—Ruovesi—Virtdois.*

Eine gleichfalls sehr dankbare Binnenseefahrt kann man von Tammerfors aus mit täglich und regelmässig fahrenden Dampfbooten auf dem grossen See Näsijärvi

machen; im Verlaufe der Fahrt gelangt man durch den hübschen Kanal bei *Murola* nach *Ruovesi* und von hier nach *Visuvesi* und *Virdois*. Der Ausflug erfordert 2 Tage; Restauration an Bord der Schiffe; übernachten kann man entweder auf dem Schiff oder in einem der bei der Landungsbrücke in *Virdois* gelegenen Höfe.

C. Tammerfors—Björneborg.

1. Die Eisenbahn zwischen diesen beiden Orten geht durch schöne, wohl bebaute Gegenden, auf die man vom Zuge aus mehrere ansprechende Blicke hat.

Von Tammerfors verläuft die Bahn zunächst in nördlicher Richtung, macht aber bald eine Kurve nach Westen hin, um die Stromschnelle bei ihrem Ausflusse aus dem *Näsijärvi* auf einer stattlichen Eisenbrücke zu überschreiten, von der man links eine schöne **Aussicht auf Tammerfors* und rechts einen weiten **Blick auf den Näsijärvi* hat. Gleich darauf kommt man am Holzhafen und den Lagerplätzen der Stadt vorüber, über welche die Bahn auf einem, von eisernen Pfeilern getragenen Viadukt hinweggeht. Darauf verschwindet der *Näsijärvi*, um jedoch nach Passierung eines Einschnittes rechts wieder sichtbar zu werden; von der ziemlich hoch über dem Wasser und auf der Nordseite des *Pyynikki-Höhenrückens* verlaufenden Bahn hat man eine hübsche Aussicht. Nach Passierung des Wechsels *Santalathi*, 4 km, und zweier mechanischer Einrichtungen für den Transport von Holzstämmen vom *Näsijärvi* nach dem *Pyhäjärvi* gelangt die Bahn nach einem Punkt, von dem aus man eine **Aussicht* auf diese beiden Seen hat; in der Nähe der Haltpunkt *Epilä*, 7 km. Von hier geht es durch Wald und über bebautes Land nach der Station *Nokia*, 17 km.

Von der Station 1 km entfernt liegt die grossartige Papier- und Cellulosefabrik (nebst Holzschleiferei) *Nokia*, deren Werke von der Wasserkraft des gewaltigen Falles getrieben werden, den der *Kumofluss* bei seinem Ausflusse aus dem *Pyhäjärvi* bildet. Die Umgegend des Falles ist besonders hübsch.

In kurzer Entfernung von *Nokia* hat man vom Zuge aus links den Blick auf den Fluss und weiter weg eine schöne *Aussicht* auf den See *Kulovesi*, an dessen Ufer die Station *Siuru*, 26 km, hübsch gelegen ist.

Bei Siuru überschreitet die Bahn auf eiserner Brücke eine Stromschnelle und folgt dann dem Ufer des Kulovesi, indem sie den Hof *Kulju* mit einer am See gelegenen Plattform passiert; darauf verläuft sie auf 3 km langer Strecke längs einer schmalen Landspitze und einer Insel, so dass man zu beiden Seiten *Aussicht* auf Wasser hat. Die Bahn überschreitet dann die dem Kulovesi von Norden her zuströmenden *Mouhijärvi*-Gewässer, um wieder auf das feste Land zu kommen, woselbst der Bahnbau bedeutende Dämme und Einschnitte erforderlich machte; Haltpunkt *Suoniemi*, 33 km, mit Aussicht auf den Kulovesi.

Nach einer durch Wald- und Wiesenland führenden Strecke eröffnet sich links eine Aussicht auf den *Rautavesi*, an welchem See die zum hübsch gelegenen Dorfe *Palviala* gehörende Station *Karkku*, 43 km, liegt.

Von *Karkku* führt die Bahn durch bebautes Land; hier und da hat man links einen Blick auf den See und kommt an mehreren Gütern vorüber. Im Kirchspiel *Karkku*, und nicht weit von der Kirche, liegt der Haltpunkt *Heino*, 49 km; dann tritt die Bahn auf das Kirchspiel *Tyrvis* über, zu dem die hübsch gelegene Station *Tyrvä*, 58 km, gehört.

Die Bahn führt weiter durch bebaute Gegenden, über die eiserne Brücke und den Damm bei *Vaununjoki*, und nähert sich dem Kumoflusse bei den Höfen *Ritala* rechts und *Ruotsila* links, in deren Nähe und am Flusse die Station *Kiikka*, 65 km, liegt; Station *Kauvatsa*, 81 km, und Haltpunkt *Kyttylä*, 85 km, am Kumo. Die Bahn überschreitet dann den Fluss an 3 Stellen, bei *Köysikoski*, *Putoja* und *Pahakoski*. Grossartig ist die letzte, in der Nähe des Hofes *Witikkala* gelegene und 16 m über dem Fluss ausgeführte Brücke, von der man eine schöne *Aussicht* hat. Es folgt der Haltpunkt *Risti*, 90 km; über fruchtbare Felder und an der rechts gelegenen *Kumo-Kirche* vorüber geht es nach *Peipohja* (Restauration), 97 km.

Von hier zweigt eine im Bau begriffene Bahn nach der Stadt *Raumo* (siehe unten S. 144) ab.

Von *Peipohja* führt die Bahn in einer Entfernung von 2—3 km vom Flusse über bebautes Land; es folgt Station *Harjavalta*, 106 km, und die in der Nähe der gleichnamigen Kirche (rechts) gelegene Station *Nakkila*, 117 km.

Auf der folgenden Strecke verläuft die Bahn neben der alten Landstrasse und nähert sich dem Flusse; Haltpunkt *Haistila*, 123 km, dessen Plattform sich bis zum Ufer des Flusses erstreckt, der von hier aus bis zu seiner Mündung schiffbar ist.

Über bebauten Land geht die Bahn weiter nach *Fritala*, 127 km, und *Björneborg*, 136 km.

2. Björneborg.

Ankunft mit der Eisenbahn an dem im Süden der Stadt gelegenen Bahnhof, mit dem Dampfboot an den in der Stadt gelegenen Quais; Droschken zu haben.

Hotel: *Otava*, Nikolaigat. 5.

Restaurationen: im Hotel; *Teaterkällaren* im Theatergebäude am Rådstugutorget; *Hammar's Kafé* Nikolaigat. 2; im Sommer: *Johanneshund* und *Lotsöre backen*.

Bäder: *Bolagsbadstun* am Flusse; in der Nähe Schwimmanstalt.

Banken: Filialen der Finnland's Bank, der Vereinsbank, der Nordischen Aktienbank, der Wasa Aktienbank und der Kansallis-Osakepankki.

Droschken sind am Salutorget zu haben; einfache Fahrt 50 P., per Stunde 2 M. ohne und 1½ M. mit Unterbrechung der Fahrt.

Telegraphenstation, Alexandersgat. 9; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächsten Städten.

Dampfboote verkehren täglich mehrmals mit *Räfsö* und laufen dabei *Ytterölandet* an, auf dem sich mehrere Villen befinden. Die Fahrzeiten sind in den Lokalblättern annonciert.

Björneborg, das seine Privilegien als Stadt im Jahre 1558 erhielt und jetzt c. 12,000 Einwohner zählt, liegt am südlichen Ufer des Kumo, an der Ecke des von den Mündungsarmen des Flusses gebildeten Delta's; die Entfernung vom Meere beträgt 1 Meile, während die Schiffe nach dem bei *Räfsö* gelegenen Hafen der Stadt einen Weg von 3 Meilen zurückzulegen haben. Der Grund und Boden der Stadt ist mit Ausnahme des am Flussufer gelegenen Rådstugubacken vollkommen eben. Die Stadt, die breite Strassen und mehrere grosse Plätze hat, ist im Allgemeinen ganz gut gebaut; die Häuser bestehen grösstenteils aus Holz, doch finden sich auch einige stattliche Steinhäuser. Der Hauptteil der Stadt ist von zwei langen Esplanaden durchquert. In der Nähe der Kirche befindet sich die Parkanlage *Johanneshund*, in der im Sommer eine beliebte Restauration betrieben wird und 2 Mal wöchentlich Musik zu hören ist.

Die Industrie ist in der Stadt hauptsächlich durch grossartige Dampfsägen vertreten.

Räfsö, der am Meere gelegene Hafen und Lagerplatz, ist der Luftlinie nach 24 km von der Stadt entfernt. Das Fahrwasser dort hinaus wird immer wieder so sehr verschlammmt, dass grössere Schiffe nicht bis zur Stadt heranfahren können; die Ein- und Ausfuhrwaaren werden vielmehr auf Prahmen zwischen der Stadt und dem Hafen transportiert.

VIII. Åbo—Nystad—Raumo—Björneborg.

Von Åbo fahren einige Dampfschiffe direkt nach Björneborg und weiter nach Norden. Bei dieser Fahrt geht es, nachdem man den Åbo'er Scherenhof verlassen, auf offener See bis *Räfsö*, dem ausserhalb der Stadt gelegenen Hafen von Björneborg, siehe oben S. 143.

Andere Schiffe fahren der Küste entlang und laufen die dazwischenliegenden Städte Nystad und Raumo an.

1. *Åbo—Nystad*, 6 Stunden. Auf dieser Strecke kommt man durch den inneren Scherenhof, dessen abwechselnde Parthien die Fahrt ganz angenehm gestalten. Nachdem man den *Rimito*-Scherenhof passiert, fährt man durch den schönen Sund bei *Merimasku* in den *Töfsala*-Scherenhof herein, der manche hübsche Landschaftsbilder aufzuweisen hat. Nördlich von *Töfsala* breitet sich der sog. *Sexmilaren* aus, über welche Bucht nach Nystad gesteuert wird.

2. *Nystad*.

Ankunft mit Dampfboot im Hafen bei *Kainpirtti*, 1 km von der Stadt; Droschken zu haben; die kleineren Schiffe fahren in den Stadtbussen herein.

Hotel: Frau *Lindholm's Hotel* am *Rådhusorget*; auch in der *Pferdestation* sind Zimmer zu haben.

Restaurationen: im Hotel und *Walhalla*, in einem im Westen der Stadt gelegenen Park.

Bäder: Warme Bäder sind in einer kleinen Anstalt ausserhalb der Stadt am Wege nach *Vohdensaari* zu haben; im Sommer: Badeanstalt *Bethesda* am *Kainpirtti*.

Bank: Filiale der Nordischen Aktienbank.

Telegraphenstation am *Rådhusorget*; **Telephon** innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächstgelegenen Städten.

Nystad ist eine, 1617 gegründete, kleine Stadt, die am Ufer eines schmalen Meerbusens, des „*Kaupungin salmi*“,

liegt. Die Stadt, die viele Male von Feuer verheert wurde, ist jetzt gut gebaut und macht, namentlich von der Landseite her, einen günstigen Eindruck. Die Einwohnerzahl beträgt jetzt c. 4,000.

3. *Nystad—Raumo*, 4 Stunden. Nachdem der in der Nähe von Nystad gelegene Scherenhof passiert ist, geht es auf offener See bis zur Einfahrt in die Rhede von Raumo. Auf der letzten Strecke wird um *Verknäs*, die westlichste Landspitze Finnland's herumgefahren.

4. *Raumo*.

Ankunft mit Dampfboot in dem, $1\frac{1}{2}$ km von der Stadt entfernten Hafen, wo Droschken (nach der Stadt 1 M.) zu haben sind. Auch Dampfschaluppen verkehren zwischen dem Hafen und der Stadt.

Hotels: *Societetshuset*; *Nykterhetsvårdshuset* im Hofe Aaltola; auch bei Frau *Ståhlberg* und in der *Pferdestation* sind Zimmer zu haben.

Restorationen: in den Hotels und *Suoja* am Hafen.

Bäder: Badeanstalt an der Flussmündung.

Banken: Filialen der Nordischen Aktienbank und der Kansallis-Osakepankki.

Telegraph; **Telephon** innerhalb der Stadt; nach den Umgebungen und den nächst gelegenen Städten.

Raumo, das c. 4,000 Einwohner hat, ist eine der ältesten Städte des Landes, indem ihr Privilegienbrief vom Jahre 1442 datiert. Seit mehr als 200 Jahren von Feuersbrünsten verschont, hat die Stadt mit ihren engen und unregelmässig gebauten Strassen ein alterthümliches Gepräge behalten. Die in raschem Aufschwung begriffene und betriebsame Stadt besitzt bedeutende Rhedereien. Gegenwärtig ist man in Raumo mit dem Bau einer Eisenbahn nach der Station *Peipohja* (siehe oben S. 141) der Björneborger Bahn beschäftigt.

5. *Raumo—Björneborg*, 4 Stunden. Bei dieser Route geht es auf offener See bis Råfsö (siehe oben S. 143), wo in die breite Mündung des Kumo hinein und dann flussaufwärts nach Björneborg gefahren wird.

Björneborg siehe oben S. 142.

IX. Tammerfors—Östermyra—Wasa.

1. *Tammerfors—Östermyra mit der Eisenbahn*.

Die Bahn geht vom Bahnhof in Tammerfors zunächst neben dem Tavastehuser Geleise her, wendet sich aber

bald nach Osten und folgt dem Südabhange eines Landrückens; an der aus Stein erbauten *Messuby*-Kirche vorüber kommt man nach der Station *Vehmais*, 7 km, und dem Halteplatz *Hallinmaa*, worauf die Bahn allmählig nordöstliche Richtung annimmt und in der Nähe der Station *Suinula*, 20 km, das Ufer des grossen Sees *Vesijärvi* erreicht. Die folgende lange Strecke ist reich an Wald.

Station *Orivesi* (Restauration), 41 km, liegt in einer ganz hübschen koupierten Gegend, in welcher der Blick bald auf liebliche Laubwaldparthien, bald auf Buchten des Sees *Längelmänsvesi* trifft. Zwischen *Orivesi* und *Korkeakoski*, 61 km, passiert man die schluchtenreiche Gegend, durch welche sich die hügelige und öde Landstrasse zwischen *Orivesi* und *Ruovesi* schlängelt. Über eine Schlucht, auf deren Boden ein Bach fliesst, führt die auf hohen eisernen Säulen ruhende *Yrösjoki*-Brücke. Auf den folgenden Strecken bis *Lyly*, 72 km, und *Filppula*, 88 km, sieht man nur ungepflegtes, endlos erscheinendes Waldgebiet. Bei *Filppula* überschreitet die Bahn die gleichnamige Stromschnelle.

Zwischen *Filppula* und der nächsten Station, *Kolho*, 100 km, führt die Bahn mit starker Steigung über den Landrücken *Pollari* und bei der zuletzt genannten Station über eine Insel, welche eine natürliche Brücke über den langen Busen *Kureselkä* des *Keuruunselkä* bildet.

Es folgt wieder ödes Waldgebiet bis *Keuru*, 114 km, das als Anschlusspunkt für den Verkehr nach *Jyväskylä* von Bedeutung ist. Durch eben so einförmigen Wald wie bisher geht es weiter nach *Pihlajavesi*, 126 km, und *Myllymäki* (Restauration) 147 km. Gleich hinter dieser Station nähert sich die Bahn links den Busen der *Ätsäri*-Gewässer, worauf zu beiden Seiten der Bahn Wasser sichtbar wird; es folgt die auf einer schmalen Landzunge an Seen hübsch gelegene Station *Ätsäri*, 155 km.

Auf der nächsten Strecke bis *Töysä*, 170 km, überschreitet die Bahn ohne merkbare Steigung den *Suomen-selkä*, der die Wasserscheide zwischen den nach Süden abfliessenden Gewässern und den Flüssen bildet, welche in nordwestlicher Richtung ihren Weg in den bottenischen Meerbusen suchen.

Bei *Alavo*, 187 km, sieht man zum ersten Male, seit die Bahn *Orivesi* verlassen, wieder bebaute Gegenden; bis *Sydänmaa* am *Kourasjärvi*, 208 km, und *Östermyra*,

231 km, geht es durch neue Einöden, in denen ebene, zwischen bewaldeten Hügeln gelegene Moore der Kultur harren. Gegen das Ende der letzten Strecke fällt die Bahn, und gerade vor der Ankunft in Östermyra breitet sich vor dem Auge das erste grosse Ackerfeld aus.

In Östermyra (Restauration und Hotel) zweigt die Bahn nach Uleåborg ab; siehe S. 148.

2. Östermyra—Wasa mit der Eisenbahn.

Von Östermyra geht die Bahn über ein ausgedehntes Ackerland, worauf sie mit starker Steigung nach der Höhe *Murkakorpi* gelangt; von dieser fällt sie nach dem Flusse *Kyro* hin, den sie auf der langen, einbogigen *Munakka*-Brücke überschreitet, worauf sie durch öde Gegend nach den Stationen *Ylistaro*, 22 km von Östermyra, und *Orismala* kommt.

Auf der Strecke bis zur nächsten Station, *Tervajoki*, 42 km, (Pferdestation 1 km von der Eisenbahnstation) hat man vom Zuge aus nur wenig Aussicht auf die fruchtbaren Felder im Thale des *Kyro*-Flusses, welche sich auch bis zur nächsten, in dicht bevölkerter Gegend gelegenen Station *Laihela*, 52 km, erstrecken. Es folgt *Toby*, 60 km, worauf man an *Gamla Wasa*, dem Platze der im Jahre 1852 abgebrannten Stadt, vorüber kommt. Schliesslich fährt der Zug in Wasa, 75 km, ein.

3. Wasa.

Ankunft. Mit der *Eisenbahn* an dem im Osten der Stadt, am Ende der Hofrättsesplanaden gelegenen Bahnhof; wünscht man eine *Droschke*, dann lässt man sich von dem auf der Bahnhofstreppe stationierten Polizisten eine Marke geben; 20 P. Zuschlag zur einfachen Taxe. Mit dem *Dampfboote* an den im westlichen Teile der Stadt gelegenen Hafenquais; Droschken zu haben.

Hotels: *Ernst's Hotel*, Kyrkoesplanaden 16, Zimmer von 2½ M. an; *Hotel Central* am Bahnhof, Zimmer von 2—4 M.; *Kristina Österblad's Kafé*, Skolhusgat. 23, Zimmer von 1½ M. an.

Restaurationen: in den Hotels; **Pavillon* (nur im Sommer) im Park am Dampfschiffhafen; *Thilén's Kafé und Konditorei*, Hofrättsesplanaden 12; ausserhalb (1 km südlich von) der Stadt: **Sandviksvillan*; *Nykterhetsvårdshus*.

Bäder: warme und kalte in der *Anstalt der Vasa'er Badehaus-Aktiengesellschaft* am Hafen links vom Eisenbahndamme; Seebäder auf *Sandö*, wohin man auf einer Seitenbrücke gelangt, die vom Hafen-Eisenbahndamme ausgeht.

Coiffeurs: Rådhusgat. 15 und 22, Hofrättsesplanaden 19.

Droschken sind an mehreren Stellen der Stadt zu haben; Taxe 40 P., nach Brändö und Sandviken 60 P., für die Stunde 1½—2 M., nach Gamla Wasa und zurück 3—4 M.

Dampfschaluppen fahren mehrmals täglich nach den Villen des umliegenden Scherenhofes.

Banken: Hauptkontor der *Vasa'er Aktienbank*, Kyrkoesplanaden 15; Filialen der *Finnland's Bank*, Hofrättsesplanaden 13, der *Vereinsbank*, Rådhusgatan 20, der *Nordischen Aktienbank*, Vasaesplan. 11 und der *Kansallis-Osakepankki*, Hofrättsesplan. 13; alle geöffnet von 9—2 und 4—6, ausser Finnland's Bank, deren Kontorzeit 10—2½ ist.

Post, Sandögat. 5; geöffnet von 9—5½ (an Sonn- und Feiertagen von 8—10 Vorm.), für abgehende eingeschriebene Sendungen nur von 10—4 (an Sonn- und Feiertagen von 8—10 Vorm.).

Telegraphenstation, Hofrättsesplanad. 11.

Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächstgelegenen Städten.

Dampfschiffkontor, Sandögatan 2.

Wasa, das jetzt gegen 12,000 Einwohner hat und auf einer hohen, gegen die Einfahrt vom bottnischen Meerbusen her vorgeschobenen Landspitze liegt, ist eine der schönsten Städte des Nordens. Besonders ansprechend ist der Blick auf die Stadt, wenn man sich ihr von der Seeseite her nähert. Eingefasst von einem Rahmen von Parken, welche sich längs den gegen die Stadtbucht im Westen mehr oder weniger steil abfallenden Ufern hinziehen, und durchquert von grünen Esplanaden, sieht Wasa wie eine Villenstadt aus, indem noch dazu sämtliche Häuser von einer Gartenanlage umgeben sind. Ebenso einnehmend ist die Aussicht von der hoch gelegenen Stadt auf die Bucht mit ihren Inseln und Klippen.

Die Stadt, welche 1852 abbrannte und darnach von ihrem früheren, 5 km landeinwärts gelegenen Platze nach ihrem jetzigen am Meere verlegt wurde, ist nach einem ganz regelmässigen Plane mit breiten Strassen erbaut. Von den Gebäuden verdienen folgende erwähnt zu werden: die in modernem gothischen Stile gehaltene *lutherische Kirche* (Altargemälde von Ekman und Edelfelt); die in byzantinischem Stile erbaute *russische Kirche*; das palastähnliche, auf einem dominierenden Platze im Parke an der Stadtbucht gelegene *Residenshuset* mit den Amtslokalitäten des Hofgerichtes (Portraits von Gustaf III., Alexander I. und den Hofgerichtspräsidenten; reiches Archiv von 1623 bis zur Gegenwart), der Provinzialbehörde, des Rentamts und der Feldmesserbehörde; ferner das nach Plänen des Stockholmers M. Isaeus erbaute *Stadshuset*, das ausser einem grossen, hübschen Festsaal die Lokalitäten der verschiedenen Stadtbehörden u. A. enthält.

Wasa nimmt unter den Städten des nördlichen Finnland einen hervorragenden Platz ein, da es der Sitz eines *Hofgerichtes* (der höchsten richterlichen Behörde in ganz Österbotten) und des *Gouverneurs* der Provinz Wasa, sowie der *Garnisonsort* eines der finnländischen Scharfschützenbataillone ist; ferner befinden sich am Platze zahlreiche *Lehranstalten*, unter ihnen ein schwedisches und ein finnisches klassisches Lyceum, eine Industrieschule, eine Realschule, eine schwedische und eine finnische Töcherschule, sowie eine Navigationsschule. Nicht geringere Bedeutung hat die Stadt als Vermittlerin des südösterbottischen *Handels*. Hauptsächlich wird der im umliegenden Teil des Landes gebaute Hafer und Roggen exportiert; es findet aber auch eine nennenswerthe Ausfuhr von Theer, Holz, Mejerieprodukten und Vieh statt. Unter den *Fabriken* der Stadt verdient eine *Baumwollspinnerei* und eine *Dampfmühle* hervorgehoben zu werden. — Die Stadt ist mit elektrischer Beleuchtung versehen.

Vom nördlichen Ende der Kyrkoesplanaden führt eine lange Brücke hinüber nach *Brändö*, wo sich Fabriken, Lagerplätze, eine Schiffswerft und ein Hafen befinden, der an dem schmalen Sunde zwischen Brändö und Smulterö liegt. — Die Insel *Sandö*, die gegenüber der Dampfschiffandungsbrücke am westlichen Ende der Sandögatan liegt, ist ein gelegentlicher Vergnügungsort, indem dort nicht selten Volksfeste veranstaltet werden. — Sehenswerth ist auch der mit 5 m hoher Sandfüllung versehene Friedhof. — 1 km südlich von der Stadt ist eine Parkanlage mit der Restauration *Sandviksvillan* gelegen. — Vom Bahnhofe führt ein Schienengeleise durch den nördlichen Teil der Stadt nach dem inneren Hafen und von hier auf einem langen Damme hinüber nach der Insel *Vasklot*, an deren westlichem Ufer sich der äussere, für tiefgehende Fahrzeuge bestimmte Hafen befindet.

X. Östermyra—Uleåborg.

1. Östermyra—Uleåborg mit der Eisenbahn.

Die 334 km lange Uleåborger Bahn folgt zunächst dem Thale des Lappoflusses und überschreitet dann unter rechtem Winkel die vielen grösseren und kleineren Flüsse, welche in nordwestlicher Richtung dem Meere

zuströmen. Zwischen diesen Flussthälern mit ihren Kirchen, Schulhäusern, Dörfern und Stationsgebäuden geht die Bahn auf längeren und kürzeren Strecken über bowardete niedrige Landrücken, gegen deren öde Einförmigkeit die Kultur der Flussthäler angenehm absticht. — Die ebene Beschaffenheit des Terrains kam dem Bahnbau sehr zu Statten, um so grössere Schwierigkeiten erwachsen aber aus der Nothwendigkeit die Bahn über die vielen Flüsse zu führen. Die Zahl der sämtlichen Brückenbogen beträgt 121. Unter ihnen sind einige von recht ansehnlicher Weite. Abgesehen von der grossen Brücke bei Uleåborg, deren 100 m weite Bogen die grössten im ganzen Norden sind, hat die gleich nördlich von der Station Kannus gelegene Lestijokibrücke eine Bogenweite von 60 m, die Kempebrücke bei Limingo eine solche von 52 m u. s. w.

Von *Östermyra* kommt der Zug auf eine grosse Ebene heraus, auf der man weit und breit nur bebaute Felder sieht; hie und da erblickt man wohl gebaute Dörfer und Höfe, in denen zweistöckige Holzhäuser, die mit Ausnahme der weissen Fensterrahmen hübsch rothangestrichen sind, nicht zu den Seltenheiten gehören. Die ersten Stationen sind *Nurmo*, 6 km von *Östermyra*, und *Lappo*, 23 km, in der Nähe des grossen Dorfes *Lappo*, das den Vergleich mit mancher Kleinstadt aushält, wenn auch seine Häuser nicht so zierlich an einander gereiht sind.

Es folgen *Kauhava*, (Restauration), 38 km, wo man das ansehnliche, gleichnamige Kirchdorf mitten in bebauten Feldern liegen sieht, und *Härmä*, 55 km. Die Kirchspiele *Härmä* und *Kauhava* sind für das unbändige Wesen der Männer ebenso bekannt, wie für die Webekunst der Weiber. Die nächsten Stationen *Koltti*, 61 km, und *Jeppo*, 78 km, liegen noch im Thale des *Lappo-Flusses*, aber dann geht es in nordöstlicher Richtung weiter durch zum grossen Theile waldige Gegend, in der die von einem parkartig gepflegten Walde umgebene Station *Kovjoki*, 91 km, liegt.

Von hier 8½ km nach *Nykarleby* (siehe unten S. 156); Fuhrwerk 2 M.

Station *Bennäs*, 98 km, im Kirchspiel *Pedersöre*, dessen männliche Bevölkerung gleich jener in den nächstgelegenen nördlichen Kirchspielen im ganzen Lande wegen ihrer Tüchtigkeit im Zimmermannshandwerk geschätzt ist.

Von *Bennäs* geht eine Nebenbahn nach *Jakobstad*, 8 km, und von da weiter nach dem Hafen bei *Alholmen*, weitere 3 km. *Jakobstad* siehe unten S. 157.

Es geht weiter nach der im Thale des *Esse-Flusses* gelegenen Station *Källby*, 107 km, welche Anschlusspunkt für den Lokalverkehr von den in diesem Fluss-

thale gelegenen Kirchspielen *Esse* und *Evijärvi* ist. Station *Kronoby*, 113 km. Die Bahn, die sich jetzt der Küste nähert, berührt dieselbe bei *Gamlakarleby*, 133 km, nach dessen Hafen *Yxpila*, 5 km, ein Geleise abzweigt.

Gamlakarleby, siehe unten S. 158.

In *Gamlakarleby* verlässt die Bahn die Küste und wendet sich in grossem Bogen nach Osten und Nordosten. Von Kultur ist hier verhältnissmässig wenig zu sehen, indem der Schienenweg die Flussthäler, in denen die Niederlassung konzentriert ist, winkelrecht schneidet. Man passiert die Stationen *Kelviå*, 150 km, in der Nähe der Kirche des gleichnamigen Kirchspiels, und *Kannus* (Restauration), 173 km. Nördlich von dieser Station geht es über die schöne *Lestijoki*-Brücke und darauf durch öde Gegend nach *Sievi*, 195 km, *Ylivieska*, 212 km, und *Kangas*, 224 km; *Oulais*, 239 km, zwischen den Flusstälern des *Kalajoki* und *Pyhäjoki* ist in bebauter und dicht bevölkerter Umgebung gelegen. Es folgen die Stationen *Kilpua*, 250 km, *Vihanti*, 268 km, bei der Kirche des gleichnamigen Kirchspiels, und *Lappi* (Restauration), 280 km.

Lappi ist der Anschlusspunkt für den Verkehr mit dem 33 km entfernten *Brahestad* (siehe unten S. 159); Fuhrwerk 5 M.

Nördlich von der Station *Ruuki*, 286 km, führt die Bahn über die *Säkajoki*-Brücke, worauf es durch niedrigen Birkenwald weiter geht bis *Limingo*, 309 km, nach welcher Station die Bahn über ausgedehnte Sumpfwiesen führt, auf denen Hunderte von Heuscheunen zu sehen sind. Es folgt *Kempele*, 322 und schliesslich *Uleåborg*, 334 km. Vom Bahnhof in *Uleåborg* führt eine 4 km lange Nebenbahn nach dem Sund und Hafen *Toppila*: auf dieser Fahrt passiert man die grosse Brücke über den Fluss *Uleå*.

2. *Uleåborg*.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem im Osten der Stadt gelegenen Bahnhof; wünscht man eine Droschke, dann lässt man sich von dem auf der Bahnhofstreppe postierten Polizisten eine Marke geben, Taxe 75 P.; mit *Dampfboot vom Meere her* an den ausserhalb der Stadt in der Flussmündung erbauten Quais, von wo Dampfschaluppen nach den Stadtquais verkehren, die von den kleineren Dampfbooten, auch von jenen der Torneålinie angelaufen werden; mit *Dampfboot von Uleå her* an der Landungsbrücke *Kurkela* oberhalb *Merikoski*, 1½ km von der Stadt; wenn keine Droschke zur Stelle ist, kann man eine solche in der nahegelegenen Brauerei telephonisch kommen lassen; Taxe 75 P.

Hotels: *Societetshuset*, Zimmer von 2½–4 M.; Gasthaus der *Pferdestation*; Zimmer und Verpflegung ausserdem bei Frau *Paavola* (gut und billig) und bei *Cajanus* (anspruchslos).

Restaurationen: in den Hotels; **Raatti* auf der gleichnamigen Insel in der Flussmündung, wohin man für 10 P. mit einer Dampfschaluppe fahren kann; *Store's Kafé* in Toppila ausserhalb der Stadt, Dampfschaluppe 20 P.

Bäder. Warme Bäder in der Badeanstalt (*Bådhuset*) auf Slottsholmen; *Helsan*, Schwimmbassin und Duschen auf den Frihetsholmarna im Flusse.

Coiffeurs in der Nygatan und Kyrkogatan.

Droschken: Taxe innerhalb der Stadt 40 P., im Winter 25 P., nach dem Bahnhof 75 P., per Stunde 1½ M.; für längere Fahrten nach Übereinkommen.

Dampfschaluppen verkehren regelmässig und häufig zwischen dem Hafen und der Insel Raatti, sowie verschiedenen an der Rhede gelegenen Landungsbrücken.

Banken: Fillialen der *Finnland's Bank*, eigenes Haus in der Torggatan; der *Vereinsbank*, *Societetshuset*; der *Nordischen Aktienbank*, gegenüber dem *Societetshuset*; der *Kansallis-Osakepankki*, im Hause der *Finnland's Bank*; alle geöffnet von 10–2.

Post, im *Societetshuset*; geöffnet von 9–1 und 4–6 (an Sonn- und Feiertagen von 9–11); Briefmarken sind jeder Zeit auch in der Apotheke zu haben. — *Postfiliale* für einfache und eingeschriebene, abgehende Sendungen am Bahnhof; geöffnet bis ¼ St. vor dem Abgange des Postzuges.

Telegraphenstation am Pokki backen bei der ersten Brücke.

Telephon innerhalb der Stadt und nach den Umgebungen.

Dampfschiffkontore: *O. Ravander*, Västralångat. 7, für die Schiffe der Finnländischen Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft; *K. E. Höckert*, Strandgat. 6, für die nach Torneå fahrenden Schiffe. Die Fahrpläne sind in den Lokalblättern annonciert.

Der auf der ersten Seite der Zeitungen mitgeteilte **Tagesanzeiger** enthält Angaben über *Eisenbahnfahrzeiten*, *Post* und *Telegraph*, *Banken*, *Advokatenbureaus*, Empfangstunden der *Ärkte*, *Predigten* in Kirchen u. s. w.

Buchhandlungen: *O. Jalander* und *B. Bergdahl* in der Kyrkogatan.

Photographen: *I. Liljeqvist* und *G. Feiring*.

Die Stadt Uleåborg wurde im Jahre 1605 zur Sicherung und Befestigung des Handels im nördlichen Österbotten gegründet, welchem Landesteile damals von der Regierung eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewandt wurde. Der Platz an der Mündung des Flusses Uleå, dieses natürlichen Verkehrsweges von Karelen und den Ufern des weissen Meeres nach dem bottnischen Meerbusen, war seit uralter Zeit für den Waarenaustausch in diesen Gegenden von grosser Bedeutung gewesen. — Die junge Stadt war schon 1614 dem Angriffe eines feindlichen Heeres ausgesetzt, der jedoch zurückgeschlagen wurde, worauf die kriegerischen Unternehmungen im hohen Norden ganz eingestellt wurden. Die Stadt ging nun einer ruhigen Entwicklung entgegen; der Handel blühte, obschon er an Åbo und Stockholm gebunden und

obschon der Versuch der Regierung, den von russischen Karelern betriebenen Hausierhandel zu Gunsten Uleåborg's zu beschränken, misslungen war.

Dank den freieren merkantilen Principien, die sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Bahn brachen, erhielt Uleåborg im Jahre 1765 volle Stapelfreiheit, worauf der Handel einen raschen Aufschwung nahm. Der von Alters her bestandene Export von Waldprodukten, namentlich von Theer, gewann ein erweitertes Absatzgebiet, das seinerseits belebend auf das Rhedereiwesen zurückwirkte. Schon am Ende des vorigen Jahrhunderts betrug die Einwohnerzahl über 3,300, so dass Uleåborg in dieser Hinsicht die dritte Stadt des Landes war; in Bezug auf die Lebhaftigkeit des Handels übertraf es jedoch die zweite Stadt, Helsingfors. — Während des orientalischen Krieges wurde die Stadt von der englischen Flotte heimgesucht, deren Chef, Admiral Plummeridge, am 1. Juli 1854 den Theerhof, die Schiffswerft und die im Hafen liegenden Handelsfahrzeuge in Brand stecken liess.

Uleåborg ist der Sitz des Gouverneurs der gleichnamigen Provinz und der Garnisonsort des 4. finnländischen Scharfschützenbataillons; die Stadt besitzt mehrere Lehranstalten. Von industriellen Anlagen verdienen die grossartige Gerberei und Riemenfabrik der Gebrüder Åström, eine mit Giesserei verbundene mechanische Werkstätte und eine Dampfsäge (auf der Insel Korkeasaari im Hafen) erwähnt zu werden.

Uleåborg, das jetzt gegen 14,000 Einwohner hat, ist eine regelmässig gebaute Stadt mit geraden breiten Strassen; die Häuser sind meist einstöckige Holzhäuser, nur in der Nähe des Hafens machen sich einige neuere, zweistöckige Steinhäuser bemerkbar. Der Hauptplatz ist *Franzéns esplanaden*, in welcher eine von E. Stenberg modellierte Broncebüste des 1772 in Uleåborg geborenen Dichters F. M. Franzén aufgestellt ist. Um diesen Platz liegen die *Kirche*, das *finnische Lyceum* und die *Residenz des Gouverneurs*, in der auch die Amtsräume der Provinzialregierung untergebracht sind. Nicht weit von diesem Platze befindet sich auch das *Societetshuset*; hinter diesem liegt das *Stadshuset*.

Die interessantesten Parthien der Umgegend befinden sich am Flusse und auf den Inseln in demselben. Am weitesten oben bilden *Frihetsholmarna* (die Freiheitsinseln) einen grünen Archipelag in dem schäumenden

Flüsse; auf diesen, durch Brücken mit einander verbundenen Inseln sind Spazierwege angelegt. Einen besseren Überblick über den Teil des Flusses, der die Stromschnelle *Merikoski* heisst, hat man von den Brücken, welche von der Stadt über die Inseln *Linnasaari* oder *Slottsholmen* und *Raattisaari* nach dem rechten Ufer des Flusses führen (Brückenzoll für Fussgänger 5 P., für Fuhrwerke 40 P.). Von diesen Brücken übersieht man die gewaltige, wirbelnde und schäumende Stromschnelle, über deren oberes Ende die lange, stattliche *Eisenbahnbrücke* geführt ist.

Merikoski, die letzte Stromschnelle des Flusses Uleå, hat ein Gefälle von 7,7 m und repräsentiert 38,000 Pferdestärken. Ein Teil der Stromschnelle bildet ein reguliertes Fahrwasser, das von den Booten befahren wird, die aus der Gegend um Kajana kommen und mit Theer, dem wichtigsten Produkte des inneren Landes, beladen sind. Die Fahrt dieser Boote die gefährliche Stromschnelle herunter ist ein interessantes Schauspiel. Man hat leicht Gelegenheit, eine solche Fahrt mitzumachen, wenn man sich nach dem oberhalb des Falles, 1½ km ausserhalb der Stadt am rechten Flussufer bei Nakkala gelegenen Hafen begibt, wo die Boote bis Anfang Juli täglich dutzendweise ankommen; hier wird ein vereidigter Steuermann an Bord genommen. Passagiere können gegen ein bescheidenes Trinkgeld mitfahren; die interessante und spannende Fahrt ist sehr zu empfehlen. Über das Theerbrennen, die Theerbote und den Fluss Uleå siehe S. 165.

Linnasaari oder **Slottsholmen** hat seinen Namen von der früher hier befindlichen Festung und Provinzialresidenz, von der nur mehr unbedeutende Überbleibsel vorhanden sind. Jetzt befindet sich dort ein kleines, von der Navigationsschule benütztes, *astronomisches Observatorium*.

Auf **Raattisaari**, wohin man auch mit Dampfschaluppen (siehe oben) fahren kann, befindet sich eine Anlage mit Restauration, von deren Balkon man eine schöne Aussicht auf den Hafen hat. Der östliche, am Merikoski gelegene Teil der Insel ist der Stationsort der Fischer, die hier in der grossen, ergiebigen „Rattipata“ den Lachsfang betreiben.

Die »pata« (eine Art trichterförmiges Holzwehr) wird 2 Mal täglich, um 5 Uhr Früh und um 5 Nachm. untersucht, was man sich ansehen kann, wenn man im Fischerbooto mitüberfährt. Der Fang, der oft in mehreren Dutzend grosser Fische besteht, wird gleich am Platze versteigert. Die Fischereigerechtsame ist vom Staate verpachtet.

Begibt man sich über die Brücke nach dem anderen Flussufer, dann gelangt man längs diesem nach dem *Theerhofe*, wohin man übrigens angenehmer mit Dampfschaluppe von der Stadt oder Ratti fährt. Einen Besuch hier aussen darf man nicht unterlassen.

Der Theerhof ist der Lagerplatz der von den Theerbooten gebrachten Theerfässer, die hier in, für die verschiedenen Exporteure gemeinsamen Magazinen unter einheitlicher Verwaltung untergebracht sind. Dieser Theerhof, der jährlich 50—60.000 Fässer entgegennimmt, ist nächst dem in Archangel der grösste der Welt.

Von hier lohnt es sich, eventuell mit Dampfschaluppe, sich nach den äusseren Quais zu begeben, längs welchen man nach dem weit in das Meer hinausgebauten Hafemolo kommt, von dem aus man eine herrliche Aussicht auf die Umgebung der Stadt und das weite Meer hat.

Der eigentliche Lagerplatz ist das, 4 km nördlich von der Stadt gelegene *Toppila*, wohin ein Schienengeleise führt; hier befinden sich auch eine Dampfsäge und grosse Bretterlager. — Bei *Toppila* liegen die Sommervillen der Städter und die besuchte Restauration *Store's Kafé*; mit der Stadt regelmässiger Dampfschaluppenverkehr.

Längs dem Flusse *Uleå* kann man einen dankbaren Ausflug nach *Mulos* und weiter nach *Merilä* oberhalb *Pyhäkoski* machen, von wo man in einem Theerboot die Stromschnellen herunter nach *Uleåborg* zurückkehren kann; siehe hierüber S. 166.

Uleåborg—Torneå—Aavasaksa, siehe S. 166.

Uleåborg—Kajana, siehe S. 160.

XI. Küstenfahrt von Åbo nach Uleåborg.

Auf dieser Linie verkehren teils mehrere kleinere, zwischen gewissen Stationen der ganzen Strecke fahrende Schiffe, teils die grösseren Schiffe der Linie *St. Petersburg—Uleåborg*; diese letzteren laufen indessen nicht alle Zwischenstationen an. Das Nähere ersieht man aus den in den Lokalblättern annoncierten Fahrplänen.

A. Åbo—Wasa.

1. Der erste Teil dieser Route, die Fahrt von Åbo nach Björneborg, ist oben im VIII. Kap. schon beschrieben. Einige Schiffe laufen nicht sämtliche zwischenliegende Orte an, sondern fahren von Åbo direkt nach Wasa, oder auch sie berühren Kristinestad und bisweilen auch die kleine Stadt Kaskö. Auf der ganzen Strecke fährt man auf offener See.

2. Kristinestad.

Ankunft mit Dampfboot im Hafen der Stadt.

Hotels: *Berg's Hotel*; Gasthaus der Pferdestation (anspruchslos).

Restaurationen: in den Hotels; *Kvarnbacken* nicht weit von der Dampfschiff landungsbrücke; *Högholmen* bei der Einfahrt zum inneren Hafen.

Droschken giebt es nicht, man kann aber Fuhrwerk in der Pferde-station bekommen.

Bäder: warme in der im Norden der Stadt gelegenen Badeanstalt, Seebäder auf *Högholmen*.

Bank: Filiale der Wasa'er Aktienbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächstgelegenen Städten.

Dampfschaluppen zu Ausflügen können billig gemiethet werden.

Anschluss an die Eisenbahn entweder 120 km nordwärts in Östermyra (siehe S. 146) oder 105 km südwärts in Björneborg (siehe S. 142).

Kristinestad, das jetzt c. 2,800 Einwohner hat, wurde von Pehr Brahe 1649 gegründet und nach seiner Gemahlin Christine Stenbock benannt; seine Privilegien erhielt es 1652. Die Stadt hat einen geräumigen und tiefen, äusseren, sowie einen bequemen inneren Hafen, der jedoch in Folge der Verschlammung durch den hier mündenden Fluss immer wieder ausgebaggert werden muss. Eine lange stattliche, um die Mitte dieses Jahrhunderts erbaute, steinerne Brücke führt über den inneren Hafen und verbindet die auf einer Landspitze gelegene Stadt mit dem Festlande. Die Stadt, deren Äusseres ziemlich uninteressant ist, betreibt einen lebhaften Handel mit Erzeugnissen der Landwirthschaft, Theer und Fischen, in Folge dessen das Rhedereiwesen eine grosse Rolle spielt.

Nicht weit von der Dampfschiff landungsbrücke liegt die Anhöhe *Kvarnbacken* mit hübscher Aussicht und gemüthlicher Restauration. Das bei der Einfahrt zum inneren Hafen gelegene *Högholmen* ist eine schöne Insel, auf der sich Villen, eine Badeanstalt und eine Restauration befinden; ausserdem laden Seeluft und Fichtennadelduft zum Besuche ein.

3. Kaskö.

Ankunft mit dem *Dampfboot* an der in der Stadt gelegenen Schiffsbrücke.

Hotel und Restauration: Gasthaus («Kråkan») der Pferde-station.

Bäder in der Badeanstalt.

Droschken giebt es nicht, man kann aber Fuhrwerk in der Pferde-station bekommen.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächstgelegenen Städten.

Kaskö ist eine kleine Stadt mit c. 800 Einwohnerd. Die ausgezeichnete Lage des Ortes am Festlande unn zugleich am offenen Meere, sowie sein natürlicher, ge-

räumiger und tiefer Hafen haben schon lange vor Gründung der Stadt die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Die Stadt hat übrigens in Folge der günstigen Verkehrsverhältnisse anderer nahe gelegener Städte niemals eine grössere Bedeutung erlangt. Exportiert werden meist landwirthschaftliche Produkte, namentlich lebendes Vieh, das nach dem an der schwedischen Küste gelegenen Sundsvall versandt wird.

4. Von Kristinestad und Kaskö wird auf offener See nordwärts nach Wasa gefahren, vor dem ein ausgedehnter Scherenhof liegt.

5. *Wasa* siehe oben S. 146.

B. *Wasa—Uleåborg.*

1. Vom Hafen in Wasa wird über die *Stadtbucht* mit westlichem Kurs auf die *Korshamnshucht* hinaus gesteuert, worauf es in nördliche Richtung durch den *Replot-Scherenhof* weiter geht. Nachdem dieser passiert ist, folgen offenere Buchten, welche nur bei der Einfahrt nach den Städten im engeren Fahrwasser der nicht sehr zahlreichen Scheren verlassen werden.

Die Schiffe, welche *Nykarleby* anlaufen, steuern vom Meere aus mit östlichem Kurs nach dem Hafen der Stadt, der $3\frac{1}{2}$ km ausserhalb dieser gelegen ist. Die Fahrt von Wasa hierher dauert 7—8 Stunden.

2. *Nykarleby.*

Ankunft mit *Dampfboot* in dem, an der sog. »andra sjön«, $3\frac{1}{2}$ km westlich von der Stadt, gelegenen Hafen; Fuhrwerk nach der Stadt 1 M.; am Hafen die Restauration *Marielund*; Telephon nach der Stadt. Mit der Eisenbahn an der, $8\frac{1}{2}$ km entfernten Station *Kovjoki* (siehe S. 149); Fuhrwerk nach der Stadt 2 M.

Hotel und Restauration: Gasthaus der Pferdestation.

Droschen gibt es nicht, man kann aber Fuhrwerk in der Pferdestation erhalten.

Bank: Filiale der Wasa'er Aktienbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächst gelegenen Städten.

Nykarleby, das 1617 gegründet wurde, ist eine kleine hübsch gelegene Stadt mit 1100 Einwohnern. Der Handel ist unbedeutend und berührt nur die Interessen der Landbevölkerung der Umgegend.

3. Von *Nykarleby* nach *Jakobstad* wird durch dieselben Scheren wie bei der Ankunft von Süden her und dann am Leuchtturm *Hällgrund* vorüber hinaus in die offene See gefahren, worauf es durch den südlichsten Teil

des ziemlich ausgedehnten, nördlich von Jakobstad gelegenen Scherenhofes nach dem Hafen dieser Stadt, bei *Alholmen*, geht. Die Fahrt erfordert 3 Stunden.

4. Jakobstad.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem im Osten der Stadt gelegenen Bahnhof; Droschken nach der Stadt 50 P.; vom Bahnhofe verkehren während der Schiffsfahrtszeit im Anschlusse an die regelmässigen Züge und auch ausserdem Züge nach dem, 3 km nördlich von der Stadt bei *Alholmen* gelegenen Hafen. Mit *Dampfboot* im eben genannten Hafen, von wo man sich entweder mit Eisenbahnzug (25 P.) oder mit Droschke (1 M.) nach der Stadt begibt.

Hotels: *Gasthaus der Pferdestation* und *J. Vesterlund's Kafé*.

Restaurationen: in den Hotels und *Alheda* auf *Alholmen* am Hafen.

Bäder in der Badeanstalt am *Norra tullen*.

Droschken. Taxe innerhalb der Stadt 50 P., nach dem Bahnhof 50 P., nach *Alholmen* 1 M., für längere Fahrten nach Übereinkommen.

Banken: Filialen der *Vereinsbank*, der *Vasa'er Aktienbank* und der *Nyland's Aktienbank*.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächst gelegenen Städten.

Dampfschiffkontore: *V. Nyman* und *E. Thodén*.

Jakobstad, das jetzt 2,200 Einwohner zählt, wurde im Jahre 1652 gegründet. Dank den damaligen merkantilen Principien war das Handelsgebiet der Stadt stark begrenzt; vergeblich bewarben sich ihre Bürger um das Recht, Latten und Balken nach den deutschen Häfen des Reiches ausführen zu dürfen. Erst 1793 erhielt die Stadt die Stapelfreiheit.

Die Stadt lag ursprünglich am Ufer einer tiefen Bucht, die jedoch in Folge der ununterbrochenen Landerhebung an der Küste des bottnischen Busens im Laufe der Jahrhunderte immer seichter wurde, weshalb der Hafen nach dem, 3 km nördlich von der Stadt gelegenen *Alholmen* verlegt wurde, wo auch eine Menge Sommer villen entstanden sind. — Das aus Holz erbaute, zweistöckige *Rathhaus*, am *Stortorget*, enthält einen Festsaal und die Amtsräume der städtischen Behörden; vom Turme (Zutritt durch den Hausmeister) hat man eine weite und entzückende Aussicht auf die Stadt und ihre grüne Umgegend, den für seine Schönheit bekannten Scherenhof und im Westen auf das Meer. In der Stadt befindet sich ein Treibhaus (*Schaumanska växthuset*), welches das nördlichste des Landes ist.

Der Handel, der im Rückgange begriffen war, lebt wieder auf, seit die Stadt und ihr guter Hafen durch die Nebenbahn nach *Bennäs* mit dem Eisenbahnnetze des

Landes in Verbindung gesetzt ist; zu diesem Bahnbau hat ein Bürger der Stadt, der Kommerzienrath O. Malm mit einer Summe von 200,000 M. beigetragen.

Die *Umgebungen* sind sowohl nach der See- als der Landseite hin ganz interessant.

a) *Runeberg's Stube*, auf der Landspitze Nissasö 3 km nordöstlich von der Stadt und 1½ km von Alholmen ist, von Birken- und Erlenwald umgeben, an einer, jährlich von wilden Schwänen aufgesuchten Strömung im Scherenhofe schön gelegen.

Diese kleine Sommerwohnung, die der Runeberg'schen Familie gehörte, war in der Jugendzeit des Dichters sein Lieblingsplatz, an dem er von Jagd- und Fischfang ausruhte; die Lieblingsblumen des Dichters, Mälglockchen, blühen noch jedes Jahr um die Stube herum. Die Stube, die dem Dichter 1857 gelegentlich seines Besuches in der Vaterstadt zum Geschenk gemacht wurde, wird von der Stadt unterhalten und den Fremden vorgezeigt; ein Fremdenbuch liegt auf.

b) Das nördlich von der Stadt gelegene Scheren-Kirchspiel *Larsmo* erreicht man von Alholmen aus längs einem Weg, der, aus Steinen hergestellt, von einer Insel zur anderen führt. Dieser Weg führt dicht an Runeberg's Stube vorüber. — Die Aussicht vom Kirchturme ist besonders ansprechend.

c) Die *Pedersöre-Kirche*, die an der Landstrasse kaum 1 km südlich von der Stadt liegt, ist insoferne interessant, als sie eine der ältesten des Landes ist, indem sie schon 1250, zur Zeit der Einführung des Christenthums in diesen nordischen Gegenden, erbaut wurde.

5. Von *Jakobstad* nach *Gamlakarleby* wird in einem grossen Bogen erst in nordwestlicher und südöstlicher Richtung um den *Larsmo-Scherenhof* herumgesteuert, dessen innere Sunde für grössere Fahrzeuge nicht tief genug sind. Das Dampfboot gebraucht zu dieser Strecke 3—4 Stunden. Näher ist der innere Weg, welcher Demjenigen zu empfehlen ist, der diesen Scherenhof kennen lernen will; man begibt sich längs der Landstrasse nach der *Larsmo-Kirche*, von wo man sich von einem Bauern weiterrudern lassen kann, falls man nicht eine Fusswanderung vorzieht, indem man sich von einer Insel zur anderen rudern lässt; die Länge dieses inneren Weges ist c. 30 km.

6. *Gamlakarleby*.

Ankunft mit der *Eisenbahn* an dem im Süden der Stadt gelegenen Bahnhof; Droschke 50 P.; im Anschluss an die regelmässigen Züge verkehren Züge zwischen dem Bahnhof und dem 5 km westlich von der Stadt gelegenen Hafen *Yxpila*. Mit *Dampfboot* am eben genannten Hafen, von wo

man mit Zug oder Droschke (1¼ M.) nach der Stadt fährt; am Hafen Restauration und Telephon nach der Stadt.

Hotels: *Gasthaus der Pferdestation, Hotel Skandia und Nykterhetsvårdshuset.*

Restaurationen in den Hotels und am Hafen in Yxpila.

Droschken. Taxe in der Stadt 25 P., nach dem Bahnhof 50 P., nach Yxpila 1¼ M., hin und zurück inkl. ½ St. Wartezeit 2 M.

Bäder: warme in der Badeanstalt, Seebäder in Yxpila.

Banken: Filialen der *Vereinsbank*, der *Nordischen Aktienbank* und der *Nyland's Aktienbank*.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächstgelegenen Städten.

Dampfschiffkontor: *Otto Rodén.*

Gamlakarleby (finnisch: Kokkola), das seine Privilegien 1620 erhielt, wurde zur Beförderung des Handels der umliegenden Gegend gegründet; die wichtigste Exportwaare ist Theer. An einem seichter werdenden Meerbusen, dem Kokkolahti (von dem Kirchspiel und Stadt den finnischen Namen haben), erbaut, war die Stadt von Zeit zu Zeit genöthigt, ihren Hafen nach aussen zu verlegen. Seit in der neueren Zeit ein geräumiger und tiefer Hafen in Yxpila angelegt und die Eisenbahn gebaut ist, ist es mit der Stadt ziemlich vorwärts gegangen; in industrieller Beziehung hat sie jedoch nichts Besonderes aufzuweisen.

Gamlakarleby, das jetzt c. 2,300 Einwohner hat, besitzt mehrere Anlagen und hat gerade und breite Strassen. Vom *Kirchturme* hat man eine weite Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebung. — Bei Yxpila haben die Städter ihre Sommervillen; das trockene und sandige Ufer weist ausgedehnte Dünenbildungen auf.

Während des orientalischen Krieges kam es im Hafen der Stadt zu einem Zusammentreffen zwischen den Engländern und einer kleineren, von städtischen Freiwilligen unterstützten Abteilung Russen. Die Engländer erlitten eine Niederlage, in Folge welcher die Stadt das Schicksal anderer nördlicher Küstenstädte, von Feuer zerstört zu werden, nicht zu teilen hatte. Eine eroberte Barkasse wird noch jetzt in einer am Wege nach Yxpila gelegenen Scheune verwahrt.

7. Von *Gamlakarleby* bis *Brahestad* wird auf offener See in ziemlicher Entfernung von der flachen, scherenlosen Küste gefahren; Fahrzeit: c. 7 Stunden.

8. *Brahestad.*

Ankunft mit grösserem *Dampfsboot* an der, 2 km südwestlich von der Stadt gelegenen Rhede *Maivaperä*, mit kleinerem an der, gleich ausserhalb der Stadt befindlichen Landungsbrücke an der Schiffswerft und dem Theerhofe; mit der *Eisenbahn* an der, 33 km entfernten Station *Lappi*, von wo Fuhrwerk 5 M.

Hotel: Gasthaus der Pferdestation.

Restaurationen: im Gasthaus; *Pavillon* am Hafen.

Bäder: warme in der Anstalt am Ufer, Seebäder in der 1 km nördlich von der Stadt gelegenen Anstalt.

Droschken giebt es nicht, Fuhrwerk kann man aber in der Pferdestation erhalten.

Banken: Filialen der *Vereinsbank*, der *Nordischen Aktienbank* und der *Kansallis-Osakepankki*.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und den nächstgelegenen Städten.

Brahestad, das jetzt etwas über 3,000 Einwohner hat, wurde im Jahre 1649 gegründet und erlangte bald eine Bedeutung durch die von ihm betriebene Schifffahrt. Seit indessen die Nachbarstädte Eisenbahnstationen geworden sind, ist Brahestad zurückgegangen und ist jetzt nur mehr das Handelscentrum für ein kleines, umliegendes Gebiet. Von Fabriken verdient nur eine Dampf-mühle (Besitzer: Kommerzienrath S. Lundberg) der Erwähnung. — Am 30. Mai 1854 wurde die Stadt von der englischen Flotte heimgesucht, deren Chef, Amiral Plumridge, den Theerhof, die Schiffswerft und im Hafen liegende Fahrzeuge in Brand stecken liess.

9. Von *Brahestad* nach *Uleåborg* wird auf offener See ausserhalb der Insel *Karlö* in einem nördlich um dieselbe gezogenen Bogen nach der Bucht gefahren, an welcher Uleåborg gelegen ist; die Fahrt dauert c. 7 Stunden. Ein näheres, aber seichteres Fahrwasser führt südlich von der Insel an's Ziel.

10. *Uleåborg* siehe oben S. 150.

XII. Kajana—Uleåborg.

A. Kajana und Umgebungen.

1. *Kajana*.

Ankunft mit *Dampfboot* von Osten her in *Sotkamo*, 2 km östlich von der Stadt; vom Uleåträsk her in dem, 1 km westlich von der Stadt gelegenen Hafen.

Hotel: *Gasthaus der Pferdestation*; wenn dasselbe besetzt ist, erhält man Adressen von Personen, die Fremdonzimmer vermieten.

Restauration im Gasthaus.

Bäder: man erfährt die Adresse im Gasthause.

Bank: Filiale der *Kansallis-Osakepankki*.

Post; Telegraph.

Kajana, das jetzt c. 1,200 Einwohner hat, ist eine kleine Stadt, die nur für die Umgebung von Bedeutung ist. Sie wurde 1651 bei Kajaneborg gegründet und war der Hauptort der Provinz Kajana. — Handel und Industrie der Stadt sind unbedeutend; doch verdienen H. Renfors' Fabriken von Fischereigeräthen, Steinarbeiten, Pelz- und Fellwaaren (mancherlei geeignete Andenken an Kajana) der Erwähnung.

Für den Touristen ist Kajana ein besonders wichtiger Platz. Zunächst lenken die Lage der Stadt an einer schäumenden Stromschnelle und die hübsche Burgruine die Aufmerksamkeit auf sich. Von den umliegenden Höhen hat man grossartige Aussichten, welche zu Ausflügen nach der fernerer Umgegend verlocken, wo herrliche Wasserlandschaften und weite Einöden auf den Wanderer einen eigenthümlichen Zauber ausüben. Auch Gelegenheit zu lohnendem Fischfang ist geboten (Erlaubniss vermittelt der obenerwähnte Herr H. Renfors).

Die Stadt liegt am südlichen Ufer des *Ämmäkoski*, einer Stromschnelle mit 5,4 m Gefälle, über welche eine Strassenbrücke führt. Von dieser Brücke hat man eine schöne **Aussicht* auf den Fall, die abschüssigen, grünen Ufer und die Stadt. Die Brücke führt über eine kleine Insel, auf welcher, umrauscht vom Wasser, die Ruinen von

****Kajaneborg** liegen, das 1607 gegründet, aber erst 1666 vollendet wurde. Der Grundriss hat die Form eines Pfeiles, dessen Spitze gegen den Strom gerichtet ist. Die Aussenwand der Ruine wird von einer 9,5 m hohen und 3,5 dicken Mauer gebildet, an deren östlichem und westlichem Ende je ein Turm stand. Während der grossen Unruhen wurde das Schloss 1716 von den Russen angegriffen und die kleine Besatzung nach mannhafter Verteidigung zur Kapitulation gezwungen; das Schloss wurde darauf in die Luft gesprengt und ist dann eine Ruine geblieben.

Das Schloss besass 24 grössere und mehrere kleinere Räume, von welchen letzteren einige als Gefängniszellen dienten. In ihnen sassen mehrere bekannte politische Verbrecher, wie der livländische Adelige Paul von Helmers im Anfange des 18. Jahrhunderts; ferner haben der Geschichtsforscher Johannes Messenius und der Dichter Lars Vivalius einen grossen Teil ihres Lebens hier zugebracht.

Geht man über die Brücke weiter nach dem nördlichen Ufer, dann kommt man zu dem *Kanal*, der seitwärts von der Stromschnelle erbaut wurde, um den Ver-

kehr der Theerboote von den östlich von der Stadt gelegenen Gewässern nach dem Uleåträsk zu ermöglichen.

Am nördlichen Ufer der Stromschnelle ist auch das Landgut Karolinenburg hübsch gelegen; etwas weiter oben sieht man am Fusse des *Koivukoski* die herrliche Landspitze *Kynnäspää*; den $4\frac{1}{2}$ m hohen Koivufall sieht man gleichwohl auch von der Schlossinsel aus.

Folgt man der Landstrasse in nördlicher Richtung, dann kommt man bald nach Passierung des ersten Kilometerpfales zu einem links abzweigenden Fusspfad, der nach dem Berge

***Pölyvaara** hinaufführt, welcher wegen seiner herrlichen Rundschau zu den bekanntesten Touristenzielen des Landes gehört. Im Osten sieht man Wasser weit bis nach Sotkamo hin, im Westen glänzt der Uleåträsk; im Norden und Süden sieht man ausgedehnte Waldlandschaften.

Zum Wege auf den Berg gebraucht man etwa 1 Stunde. Auf dem Gipfel hat der Touristenverein 1887 einen Aussichtsturm errichten lassen, zu dem man den Schlüssel in der Pferdestation erhält.

Geht man von der Stadt aus längs dem südlichen Ufer des Flusses ostwärts weiter, dann gelangt man nach einer Wanderung von 2 km nach dem Landungsplatze für den Verkehr mit Sotkamo. Auf dem Wege hieher kommt man dicht am Ufer an *Lönnrot's Quelle* vorüber, von der ein kurzer Waldweg nach der *Stube Lönnrot's* auf der *Hauhola-Wiese* führt; es sind dies Erinnerungen aus der Zeit, um welche Elias Lönnrot als Provinzialarzt in Kajana wohnte und seine für die vaterländische Forschung und Dichtung so bedeutsame Arbeit begann. In dieser Stube, deren zugehörigen Garten er selbst angepflanzt hat, soll er seine Sammlungen geordnet und auf der Kantele gespielt haben. — Rechts vom Wege sieht man die Baracken der *Kajana'er Reservkompagnie*.

Dieser Spaziergang gewinnt gar sehr, wenn man die Rückkehr nach der Stadt von der Landungsbrücke aus per Boot antritt; man fährt die Stromschnellen *Petäinen* und *Kuurna* herunter und passiert herrliche Uferparthien, sowie die entzückend gelegene *Glückseligkeitsinsel*.

2. Die *Umgebungen* bieten dem Naturfreunde viel Interessantes. Den schönsten Ausflug macht man auf der Route:

Kajana—Vuokatti—Sotkamo, welche von einem Dampfboot an den meisten Wochentagen befahren wird. Die

Abfahrt erfolgt von der, 2 km östlich von Kajana gelegenen Strassenbrücke an der oben erwähnten Stromschnelle *Petäinen*. Vom Hafen wird über *Rehjänselkä* nach dem weiten *Nuasjärvi* gesteuert, an dessen östlichem Ufer gewaltige Höhen die Aufmerksamkeit auf sich lenken. Man landet beim Hofe *Kärnäälä*, wo das gute Gasthaus der Pferdestation der geeignetste Ausgangspunkt für Ausflüge nach der interessanten Umgegend ist.

Der hohe Bergrücken ***Vuokatti*, dessen Gipfel *Pöllyvaara* und *Keimavaara* die höchsten Punkte (c. 300 m) dieses ganzen Landesteiles sind, liegt südlich von den, dem *Nuasjärvi* von Osten her zufließenden Gewässern.

Die Entfernung von *Kärnäälä* hieher beträgt c. 7 km. Erst geht es 5 km auf der Landstrasse, von der ein kurzer Seitenweg nach dem Bauerngute *Jäätilä* führt; hier nimmt man einen Führer nach den Höhen. Man kann auch mit Fuhrwerk längs der Landstrasse von Süden her an den Fuss der Berge gelangen; dieser Weg ist c. 10 km lang. — Wer diese Gegenden von Süden her (von *Nurmos*, siehe S. 114) betritt kommt am Fusse des Berges vorüber und besteigt diesen auf Fusswegen, die von der Landstrasse abzweigen.

Von den Gipfeln des Berges, der fast bis ganz hinauf bewaldet ist, hat man eine hinreissend schöne Aussicht auf die von Wasser durchzogene und dieses wiederum bekränzende Waldlandschaft, die sich nach allen Richtungen hin erst in weiter Ferne am Horizonte verliert.

Von dem nördlich von *Kärnäälä* gelegenen ***Naapurinvaara* hat man ungefähr dieselbe, ja vielleicht noch schönere Aussicht wie vom *Vuokatti*; auch ist die Vegetation am Fusse des Berges reicher, als an diesem. Aufschlüsse über den Weg erhält man in *Kärnäälä*, von wo eine Tour nach dem Berge in 3–4 Stunden gemacht werden kann.

Den Ausflug von Kajana nach *Vuokatti* und zurück kann man an einem Tage machen, wenn man in *Kärnäälä* ein Fuhrwerk nach dem Fusse des Berges nimmt und auf diesem nur solange verweilt, dass man das von *Sotkamo* nach ungefähr 3 Stund. zurückkehrende Dampfboot noch erreicht; übrigens ist die Gegend wohl eines längeren Aufenthaltes werth.

Von *Kärnäälä* fährt das Dampfboot in engerem Fahrwasser weiter, hart am *Vuokatti* vorüber nach dem östlichen Ufer des kleinen *Pirttijärvi*, wo es 1 km von der Pferdestation des im gleichnamigen Kirchspiel gelegenen Kirchdorfes *Sotkamo* landet. Die ganze Dampfschiffahrt von Kajana hieher dauert 5 Stunden.

Sotkamo, wo Fremdenzimmer ausser in der Pferdestation auch in den am Ufer gelegenen Bauerhöfen zu haben sind, ist als Ausgangspunkt für Ausflüge in die Umgegend sehr geeignet. — Der Platz ist ein wichtiger

Durchgangspunkt für den Verkehr der östlich gelegenen Gegenden mit Kajana und Uleåborg; im Juni und Juli kommen hier eine grosse Menge Theerboote auf ihrem Wege nach dem Meere vorüber. Die Rückfahrt nach Kajana kann man in einem solchen Boote antreten, sowie man auch flussaufwärts in einem heimkehrenden Boote hierher gelangen kann. Über Theerboote und Theerbrönnen siehe unten S. 165.

B. Kajana—Uleåfluss—Uleåborg.

Diese Route ist für Touristen eine der interessantesten Finnland's und des ganzen Nordens, Dank der spannenden Fahrt auf den mächtigen Stromschnellen, den teilweise herrlichen Uferparthien und dem für die ökonomischen Verhältnisse dieser Gegend so wichtigen Theertransporte; zugleich hat man reichliche Gelegenheit, die Bevölkerung dieses entlegenen Landesteiles kennen zu lernen. Der Weg zu Wasser nach dem Meere ist also den uninteressanten Landstrassen, die zu beiden Seiten des Uleåträsk verlaufen, bei Weitem vorzuziehen.

Die ganze Fahrt nimmt 24—36 Stund. in Anspruch; man muss sich in Kajana mit Mundvorrath versehen, weil die Dampfboote des Uleåträsk keine Restauration haben und weil es die Fahrt auf dem Fluss nicht immer gestattet, sich in den Uferhöfen nach Essen umzusehen.

1. *Kajana—Vaala.* Von Kajana geht täglich am Morgen ein Dampfboot über den Uleåträsk nach dem am Westende des Sees und Ausflusse des Uleå gelegenen Hafen Vaala; die Fahrt dauert 4—5 Stund.

Der *Uleåträsk* (Oulujärvi) bildet das Sammelbecken für die vielen, von Sotkamo und Hyrynsalmi herkommenden Gewässer. Der See, dessen Länge in der Richtung von Südosten nach Nordwesten gegen 80 km beträgt, hat einen Flächeninhalt von 984 Quadratkilometer. Der weite See besitzt nur wenige Inseln, von denen die grösste, *Manamansalo*, das Wasser in 2 Teile teilt. Diese, 74 Quadratkil. grosse Insel ist am Nordende vom Festlande nur durch einen schmalen Sund, den *Kaivanto*, getrennt, der von den Russen auf einem Verheerungszuge gegraben worden sein soll. An der Südseite sind die Ufer niedrig und das Wasser seicht, am Nordende dagegen befinden sich ansehnliche Höhen. Der Fischfang ist lohnend.

Von Kajana wird zunächst in engerem Fahrwasser nach Paltamo gesteuert, wo man auf die weite Bucht *Ärjänselkä* hinauskommt. Wenn der Wasserstand hoch ist (im Frühsommer), wird durch den Sund *Kaivanto* nördlich von *Manamansalo* gefahren, bei niederem Wasserstande aber wird der Umweg durch den tieferen Sund südlich von dieser Insel gemacht, auf deren westlicher Seite sich *Laiskanselkä* ausbreitet; über diese Bucht geht es nach dem Hafen bei Vaala.

Vaala ist ein wichtiger Hafenplatz für den Schiffsverkehr von den Kirchspielen, die östlich und nördlich vom Uleåträsk liegen. Der Ort selbst ist ohne alles Interesse; die Gebäude am Hafen sind grösstenteils Arbeiterwohnungen und Magazine. Die Pferdestation liegt auf dem entgegengesetzten Flussufer. Interessant ist aber das Leben im Hafen, wo sich die Theerboote von nah und ferne ansammeln und abwarten, bis die Reihe an sie kommt, die erste Stromschnelle herunterzufahren.— Gelegenheit zum Fischen ist geboten (Erlaubniss wird von „Patron“ V. Åkerblom erteilt).

Die *Theerboote* sind eigenartig gebaut: sie sind 12–14 m lang, aber nicht viel über 1 m breit und tief. Wenn ein Boot geladen ist (mit 20–26 Fässern), ragt es in der Mitte nur einige Centimeter über dem Wasser hervor; indessen werden zu beiden Seiten abnehmbare, $\frac{1}{2}$ –1 m hohe Wände mit Weidenruthen befestigt, welche Wände bei der Heimfahrt des leeren Bootes entfernt werden. Vorne und hinten sind Ruder angebracht, auf der Backbordseite ausserdem das so wichtige Steuerruder. Bei günstigem Windo wird ein mächtiges Raasegel gehisst. Die Besatzung besteht gewöhnlich aus 2 Männern und einem Weibe. — In diesen Fahrzeugen wird der Theer bis in den Juli hinein, so lange das Wasser im Flusse hoch genug steht, nach Uleåborg geschafft; gewöhnlich werden selbst von den entferntesten (200–250 km) Gegenden 2 Fahrten gemacht, die je 2–3 Wochen dauern.

Das *Theerbrennen*, der uralte Erwerbszweig in der Umgegend von Kajana, wird ganz allgemein betrieben. In den Wäldern oben werden im Frühling die geeigneten jungen Föhren ausgewählt und bis auf 2–3 m Höhe von der Rinde befreit, worauf man sie noch bis zum nächsten Winter stehen lässt, damit das Harz herausicksern kann; dann werden sie gefällt und zum Brennen in das »Theerthal« geschafft, das sich meist in der Nähe eines Wassers befindet.

2. *Vaala—Uleåfluss—Uleåborg.* In einem der oft mehrere Dutzend betragenden Theerboote, die im Vaala-Hafen liegen, erhält man leicht einen Platz für die Fahrt nach Uleåborg; man zahlt 1–2 M. Wer kein Theerboot benützen will, kann auch ein besonderes Boot miethen, das, wenn sich Mehrere zusammenthun, nicht teuer (15–20 M.) ist und einen Zeitgewinn gestattet; für den Freund des Volkslebens geht aber dann viel verloren. Jedenfalls muss man aber darauf achten, dass das Boot von einem vereidigten Steuermann (laskumies) geführt wird; solche sind an allen Stromschnellen stationiert und werden oberhalb derselben an Bord genommen.

Die erste Stromschnelle ist der gleich bei Vaala befindliche *Niskakoski*, in dessen schäumendem Wogenschwall mit unheimlicher Geschwindigkeit heruntergefahren wird. Am linken Ufer sieht man das ausser Betrieb gesetzte Eisenwerk *Myllyranta*. Nachdem man kurze Zeit in ruhigem Wasser gefahren, folgt der *Ahmakoski*, unterhalb welches der Fluss auf einer langen Strecke

mit geringem Gefälle weiterfließt; man gelangt in einer weniger interessanten Gegend, an der *Utajärvi-Kirche* vorüber, nach dem Dorfe *Merilä*, wo die Theerboote Halt machen und auch übernachten, falls sie um die Mittagszeit in Vaala abgefahren sind; das Nachtquartier in den Uferhöfen ist dürftig. Am folgenden Morgen wird in aller Frühe aufgebrochen und alsbald den ***Pyhäkoski* heruntergefahren, der die längste und grossartigste, von herrlichen bewaldeten Ufern eingerahmte Stromschnelle ist; ihr Gefälle, das sich auf ungefähr 20 km Länge verteilt, beträgt gegen 60 m. Unten, in der Nähe des Hafens *Valkola*, bei der Kirche des Kirchspiels *Muhos* verlässt der Steuermann das Boot.

Das gut aussehende Kirchdorf *Muhos* ist von bebauten Feldern umgeben; im Orte befindet sich eine landwirthschaftliche Schule. Von *Valkola*, wo man in dem hübschen, an der Landungsbrücke gelegenen Hofe gute Zimmer erhält, geht täglich am Morgen ein Dampfboot nach Uleåborg (zurück Nachm.), so dass man die folgende Strecke auf diesem zurücklegen kann. — Erlaubniss zum Fischen erhält man im Hofe *Valkola*.

Von Uleåborg aus ist ein Ausflug mit Dampfboot nach *Muhos* und *Pyhäkoski* sehr zu empfehlen. Nach der Ankunft in *Muhos* geht man c. 7 km nach *Leppiniemi*, dem schönsten Punkte am *Pyhäkoski*, und dann weitere 7 km nach *Merilä*. Am folgenden Morgen fährt man in einem Theerboot die Stromschnelle herunter nach *Valkola*, von wo man mit dem Dampfboot oder auch im Theerboot nach Uleåborg zurückfährt. Der ganze Ausflug kann in 24 Stunden gemacht werden.

Flussaufwärts werden die Theerboote mit dem Fahrbaum gestossen, was verhältnissmässig rasch geht; die Stromschnellen, namentlich der *Pyhäkoski*, werden meist mittelst Transport zu Lande umgangen.

Unterhalb *Muhos* kommen im Flusse nur die unbedeutende Stromschnelle *Madekoski* und schliesslich bei Uleåborg der gewaltige *Merikoski* vor, welch' gefährliche Stromschnelle herunter nach dem am Hafen gelegenen Theerhofe gesteuert wird.

3. *Uleåborg* siehe oben S. 150.

XIII. Uleåborg—Torneå—Aavasaksa.

A. Uleåborg—Torneå.

Am bequemsten macht man die Fahrt mit dem in Uleåborg täglich abgehenden Dampfboote. Wer Bekanntschaft mit den wohlhabenden Küstengegenden machen will, ist auf den 170 km langen Uferweg von Uleåborg nach Torneå angewiesen, von dem aus man Abstecher in die winkelrecht gelegenen Flussthäler machen kann.

1. Vom Hafen in Uleåborg fährt das *Dampfschiff* auf die äussere Rhede heraus, warauf es auf offener See längs dem scherenlosen Festlande weitergeht. Bei gewissen Touren werden die Ladeplätze an den Mündungen der Flüsse *Ijo* und *Simo* angelaufen, woselbst sich grosse Dampfsägen mit bedeutenden Bretterlagern befinden. Alle Schiffe laufen *Kemi* an, bis wohin die Fahrt 5—7 St. dauert.

2. *Kemi*.

Ankunft mit *Dampfboot* im Hafen.

Hotel und Restauration im Gasthaus der Pferdestation.

Droschken giebt es nicht; Fuhrwerk kann man aber in der Pferdestation erhalten.

Bäder erhält man in der »Badstube«, Seebäder in der Schwimmanstalt.

Bank: Filiale der Kansallis-Osakepankki.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und nach Torneå.

Kemi, das seine Privilegien im Jahre 1869 erhielt, ist eine kleine Stadt von c. 700 Einwohnern, 10 km südlich von der Kirche des Kirchspiels *Kemi* gelegen. Der Platz hat seit uralter Zeit Dank dem einträglichen Fischfange im Flusse *Kemi* eine gewisse Bedeutung gehabt. *Kemi* ist der Centralort des Handels dieser Gegend, deren viele Waldprodukte zum Exporte hieher gebracht werden. Es ist ferner der Ausgangspunkt der Wege nach dem grossen lappländischen Gebiete, dessen Handel vielfach durch *Kemi* vermittelt wird.

3. Von *Kemi* wird in westlicher Richtung auf eine offene Bucht hinausgefahren, worauf es in nördlicher Richtung an einigen vereinzelteten Inseln vorüber nach dem Mündungsbüsen des Flusses *Torneå*, geht, an dem die Stadt gleichen Namens liegt.

4. *Torneå*.

Ankunft mit *Dampfboot* an der, 9 km von der Stadt entfernten Rhede *Röyttä*, von wo man in einem kleineren Dampfboot nach der Stadt fährt.

Hotel und Restauration im Gasthaus der Pferdestation.

Droschken giebt es nicht, Fuhrwerk kann man aber in der Pferdestation erhalten.

Bäder in der »Badstube«.

Bank: Filiale der Vereinsbank.

Telegraph; Telephon innerhalb der Stadt, nach den Umgebungen und nach *Kemi*.

Torneå, das seine Privilegien 1621 erhielt, wird in der Geschichte frühe genannt: schon 1324 wird die Gemeinde Torneå und 1345 ihre Kirche erwähnt, in welcher der Erzbischof Kareler von Kemi, Simo und Uleå taufte. Aber auch als Handelsplatz, der von Russen, Lappen, Finnen, Schweden und Norwegern besucht wurde, spielte Torneå schon frühe eine Rolle. — Während der grossen Unruhen (1700—1720) hatte es unter feindlichen Invasionen sehr zu leiden; es wurden sogar viele Leute aus diesen nördlichen Gegenden nach Russland entführt und dort als Leibeigene verkauft. Nach ein Jahrhundert langem Frieden wurde es 1808 von den Russen besetzt und verblieb seitdem Grenzstadt gegen Schweden. Als Handelsplatz ist Torneå in der neueren Zeit zurückgegangen, weil es sein, früher so ausgedehntes Handelsgebiet mit verschiedenen Nachbarstädten, namentlich mit der schwedischen Grenzstadt *Haaparanda* (gegründet 1827) teilen musste.

Die Stadt wurde ursprünglich auf einer, 4 km von der Flussmündung entfernten Insel erbaut; diese Insel ist in Folge von Landerhebung und Auffüllungen allmählig mit dem schwedischen Festlande zusammengewachsen. Die Überfahrt nach dem linken Flussufer, dem finnischen Festlande, wird mittelst Fähren bewerkstelligt. — Die Stadt, welche jetzt c. 1,200 Einwohner zählt, bietet weiter kein Interesse. Ausser der lutherischen Kirche ist eine neue, kleine russische Kirche (für die hier stationierte Grenzwaache) vorhanden.

In den Schmuckwaarenläden kann man silberne, nach lappländischem Muster verfertigte Gegenstände (Löffel, Ringe u. s. w.) kaufen.

Nach *Haaparanda*, wohin sich ein Abstecher lohnt, beträgt der Landweg 8 km, während es zu Wasser nur $\frac{1}{2}$ km weit ist; in *Haaparanda* ist die finnische Sprache ebenso zu Hause wie in Torneå.

B. Torneå—Aavasaksa—Flussthal des Torneå.

1. *Torneå—Aavasaksa*. Der Berg *Aavasaksa*, nach dem man auf der am linken Flussufer gehenden Landstrasse gelangt, ist von Torneå c. 75 km entfernt. Der Weg, von dem aus man fast beständige Aussicht auf den Fluss hat, führt durch eine ziemlich dicht bevölkerte

Gegend; dabei sind die Höfe sauber und verhältnissmässig wohlhabend, so dass der Tourist am Nothwendigsten keinen Mangel leidet.

Am Wege liegen Pferdestationen; bequemer ist es jedoch, in Torneå ein Fuhrwerk (18—20 M.) für die ganze Fahrt zu nehmen. Dem Verwöhnten ist es anzurathen, Mundvorrath mitzunehmen. Wenn man sich auf dem Berge und in seiner Umgebung nicht länger als 24 Stund. aufhält, kann der Ausflug in 3 Tagen gemacht werden. Eine angenehme Abwechslung bietet die Rückfahrt mit Boot auf dem mächtigen Flusse.

Der Fluss *Torneå* hat mit seinen Nebenflüssen einen Flächeninhalt von 33,780 Quadratkilom., wovon ungefähr $\frac{2}{5}$ auf Finnland entfallen. In seinem unteren Laufe, von der Kirche in *Obertorneå* an (etwas unterhalb des Aavasaksa), fliesst der breite Fluss durch dicht bevölkerte Gegenden und an üppig wachsenden Wiesen vorüber; auf dieser Strecke kommen nur einige wenige Stromschnellen vor. In seinem oberen Laufe kommt der Fluss durch weniger bewohnte und bebaute Gegenden und in der Nähe seiner Quellen ist er von der öden lappländischen Landschaft umgeben. Der Fluss durchfliesst den weit oberhalb des Polarkreises in Schweden gelegenen Torneåträsk und bildet von dem Punkt an, wo er links den Nebenfluss *Muonio* aufnimmt, die Grenze zwischen Finnland und Schweden; weiter oben bildet dieser Nebenfluss die Grenze. Die beiden Flüsse vereinigen sich c. 150 km nördlich von der Stadt Torneå und sind oberhalb des Zusammenflusses resp. 210 und 330 km lang. Obschon diese Flüsse besonders reich an Stromschnellen (gegen 200) sind, bilden sie wichtige Verkehrsstrassen. Flussabwärts wird die Ruderfahrt vom Strome, dessen Geschwindigkeit 4—6 km in der Stunde beträgt, beschleunigt; flussaufwärts dagegen müssen die Fahrzeuge mühsam mittelst Fahrbaum den Ufern entlang gestossen werden; die Stromschnellen werden durch Transport der Boote zu Lande umgangen, bei der Bergfahrt immer, bei der Thalfahrt an einigen Stellen. — An den Ufern dieser Flüsse liegen nicht weniger als 14 Kirchen, 8 derselben auf der finnischen Seite. Für die Bewohner der Uferhöfe ist der einträgliche Lachs- und Felchenfang ein wichtiger Erwerbszweig.

Auf dem Wege nach dem Aavasaksa kommt man an der *Karunki*-Kirche vorüber, in deren Nähe (südlich) sich der *Kukkolafall* befindet. Hier wird im Juli und August der Felchenfang auf eine eigentümliche Art betrieben: der Fisch, der sich im reissenden Strome mühsam emporschnellt und dazwischen hinter Steinen ausruht, wird nämlich mittelst leichten Keschern aus dem Wasser gehoben.

Der Berg ****Aavasaksa**, der wegen der von ihm aus sichtbaren Mitternachtssonne weit und breit bekannt ist, liegt im Kirchspiel Obertorneå, 12 km nördlich von der Kirche, auf einer Landspitze zwischen dem Torneå und seinem Nebenflusse *Tengeli*, der von links her dicht am Fusse des Berges vorüberfließt. Der Gipfel des Berges, welcher 232 m über dem Meeresspiegel liegt, wird zur Zeit der Sommersonnenwende von Alters her von Touristen aufgesucht, welche hier die, mehrere Tage über dem Horizonte verbleibende Mitternachtssonne sehen wollen. Die Abhänge des Berges sind unten bewaldet, weiter oben aber kahl, und der Gipfel besteht aus einem nackten Plateau. Es führen bequeme Fusswege hinauf, die man in $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Stunden leicht geht.

Auf dem, vom finnländischen Staate 1876 angekauften, nördlichen und höchsten Teile des Berges befindet sich ein in altnordischem Stil erbauter Pavillon, der zur Zeit der Sommersonnenwende den Touristen offen steht. Zu anderen Zeiten erhält man im Sommer den Schlüssel bei dem am Fusse des Berges an der nach Süden gehenden Landstrasse wohnenden Wächter (an der Landstrasse befindet sich ein Wegweiser). Im Pavillon wird zur Zeit der Sonnenwende Kaffee, Thee u. dgl. serviert. — Nachtquartier und einfache Kost erhält man in einem der am Fusse des Berges gelegenen Höfe; am nächsten liegen *Hannukka* und *Juuso*.

Vom Aavasaksa aus sieht man im Westen den in Schweden und ganz vereinzelt liegenden Berg *Luppiovaara*, der eigentümliche Felsenformationen aufweist. Einen lohnenden Ausflug hieher macht man mit Hülfe eines Führers von dem in Schweden gelegenen Dorfe *Niemis* aus, von wo die Entfernung ungefähr 10 km beträgt.

2. Vom Aavasaksa nordwärts weiter zu reisen, empfiehlt sich, wenn man das lappländische Gebiet betreten oder wenigstens den Polarkreis überschreiten will. Auf dem Hinwege folgt man der Landstrasse, herzu fährt man mittelst Ruderboot auf dem Flusse.

Der ersten Lappenkolonie begegnet man östlich vom Dorfe *Orajärvi* in der „Kapelle“ *Turtola*. 18 km nördlich vom Aavasaksa passiert man bei Kattilankoski den Polarkreis, nach weiteren 50 km das grosse Dorf *Pello*, und kommt dann nach 17 km nach *Orajärvi*. Bis hieher (und am Orte selbst) befinden sich Pferdestationen am Wege.

In *Orajärvi*, wo man im Neubau *Harju* Unterkommen findet, nimmt man einen Führer für die Fusswege nach *Nälantö*; hier trifft man den Lappen *Unga* an, dessen Hütten die am südlichsten gelegen sind.

Der Unga ist gegen Fremde sehr entgegenkommend und gastfrei. Nach der Sommersonnenwende sammelt er seine Rennthierheerden, so dass man um diese Zeit (im Juli) Gelegenheit hat, die Viehzucht des Lappen kennen zu lernen.

XIV. Lappland.

Enare, der zu Finnland gehörende Teil von Lappland ist ein ausgedehntes, sehr dünn bevölkertes Gebiet mit bewaldeten, sanft ansteigenden Hügeln und weiss-schimmernden Winkelflechtenhaiden, mit tiefen Sümpfen, reissenden, fallreichen Flüssen und zahllosen Seen, unter denen der grosse Enaresee der bedeutendste ist. Im Süden und Westen wird die Landschaft von massigen Bergen beherrscht, von denen übrigens auch die höchsten — *Kuarvekods*, *Ailigas* und *Peldoarvi* — nicht an die Grenze des ewigen Schnees heranreichen; auch können die abgerundeten, steifen grauen Gipfel dieser Berge keinen Vergleich mit den kühn geformten, norwegischen Gebirgskämmen aushalten.

Lappland wird ob seiner Schönheit gerühmt; und in der That hat es ausserordentlich fesselnde Bilder aufzuweisen. Dies gilt ganz besonders für die Flussthäler, namentlich die des *Ivalojoki* und *Tana*, welche der Tourist, der sich überhaupt hieher begiebt, nothwendig aufsuchen muss. Im grossen Ganzen hat jedoch die lappländische Landschaft ein etwas dürftiges, einförmiges Gepräge; aber freilich vermag sie einen eigentümlichen, unbeschreiblichen Reiz auszuüben, der von der überwältigenden Öde, der tiefen Stille und der träumerischen, beinahe verklärten Stimmung hervorgerufen wird, die hier während der taghellen Sommernächte herrscht.

Bisher haben sich inzwischen nur wenige Touristen von der Anziehungskraft der lappländischen Natur verlocken lassen; und, um es gleich zu sagen, möge auch in Zukunft nur Derjenige seinen Fuss hieher setzen, der an Entbehrungen und Strapazen aller Art gewöhnt ist. Die Verkehrswege sind ausserst primitiv: es sind schlechte, bisweilen kaum wahrnehmbare Fusswege, ungeregelte, fallreiche Flüsse und Stege über Sümpfe. Meilenweite, öde und unfruchtbare Strecken liegen zwischen den armen Höfen, weshalb Übernachten unter freiem Himmel oft zur Nothwendigkeit wird. Wer ein Zelt bei sich hat, wird dies überhaupt dem Aufenthalt in den engen, unsauberen und überfüllten Hütten der Lappen vorziehen. Man muss daher mit einem warmen Winterüberzieher oder wenigstens mit einem dicken Plaid versehen sein; auch ein leichter Regenschirm ist sehr zu empfehlen. Ein geeignetes Schuhwerk sind die sog. »Pjeksors« (Sohle und Oberleder aus einem Stück, vorne etwas aufgestülpt).

Da sogar die nothwendigsten Lebensmittel, wie Brod, Milch und Butter, oft schwer zu erhalten sind, muss der Tourist Proviant bei sich haben. Guten Kaffee bekommt man übrigens fast in jeder Lappenhütte. Ferner sind die Flüsse sehr fischreich, namentlich an Aeschen und Forellen; man kann sich daher mittelst der Flugangel an geeigneten Orten sowohl Nutzen als Vergnügen bereiten. Auch der Jäger wird in diesen Gegenden nicht leer ausgehen; das Wild besteht namentlich aus Bären, Schneehühnern, Wildgänsen und Schwänen.

Gegen die Mücken, diese Plage Lappland's, die Einen besonders an feuchten kühlen Tagen wolkenförmig umschwärmen, schützt man sich am besten mit *Pechöl*, indem man die unbedeckten Körperteile etwa alle Viertelstunden damit bestreicht. Bei Wasserfahrten kann man das Gesicht auch mit einem Schleier schützen, auf Fusswanderungen macht ein solcher leicht zu warm.

Die Lappen, aus denen die Bevölkerung im Lappland Enare meist besteht, sprechen fast alle finnisch. Sie sind ehrlich und gutmüthig, aber in hohem Grade neugierig und wohl auf sich bedacht. Man muss daher, wenn man ihrer Hülfe bedarf, stets vorher Abmachung über den Preis treffen.

Im Folgenden werden einige Fingerzeige für eine Reise nach Lappland gegeben; von den erwähnten Routen sind A 1—2, 3 c die lohnendsten.

A. Kemi—Sodankylä—Enare.

1. Kemi—Rovaniemi.

Der wichtigste Verkehrsweg von der Küste nach dem Inneren des Landes ist die dem Flussthale des Kemi folgende Landstrasse; dieselbe ist gut und die an ihr liegenden Gasthäuser sind sauber. In umgekehrter Richtung fährt man am besten mit Boot auf dem Flusse; flussaufwärts wäre dies wegen der Strömung zu zeitraubend. Fast auf dem ganzen Wege hat man Aussicht auf den Fluss, der teilweise recht ansprechende Bilder bietet. Die Weglänge beträgt 115 km.

2. Von Rovaniemi geht die Landstrasse, indem sie den Ounasjoki schneidet, in nordöstlicher, von *Vikajärvi* aber beinahe in östlicher Richtung weiter, zum Teil schnurgerade mehrere Kilometer hinter einander. Die bebauten Felder werden immer weniger, die Höfe immer ärmer, die Pferdestationen immer seltener und die Karren immer schmaler. Die Gegend nimmt allmählig den koupierten und öden, lappländischen Charakter an. Auf sehr hügeligem Wege erreicht man schliesslich

Kemiträsk (Kemijärvi), 115 km von Rovaniemi. Das Gasthaus ist sehr primitiv. Von den Anhöhen oberhalb desselben hat man eine hübsche Aussicht auf den See und die um denselben gelegenen Hügel. Die Landstrasse

hört bei der Kirche auf, man setzt die Reise im Ruderboot fort und miethet dasselbe am besten bis *Sodankylä*.

Von Kemiträsk geht es in gerader Richtung norwärts weiter. Im Norden und Westen wird die Landschaft von dem schönen *Pyhäunturi* beherrscht. Nach etwa 50 km langer Fahrt kommt man auf das Gebiet des *Kemi-Lapplandes*. Nach weiteren 15 km nimmt der Kemijoki den mächtigen Arm *Kittinenjoki* auf, längs welchem die Fahrt nun fortgesetzt wird. Der von Nordosten kommende Fluss nimmt bald darauf das Wasser des *Luirojoki* auf, macht dann ein Knie nach Westen, darauf ein zweites nach Süden, wendet sich aber dann wieder nach Nordwesten, um bei der *Sodankylä*-Kirche eine beinahe gerade, nördliche Richtung bis *Rovanen* anzunehmen. Das Flussthal ist hübsch, aber wild; die Ufer sind bald hoch, steil und kahl, bald niedrig, steinig und mit undurchdringlichem Weidengestrüpp bewachsen. Stellenweise verleihen ihnen hängende Birken eine idyllische Schönheit. Die interessante Fahrt ist jedoch wegen des Gegenstromes und der zahlreichen Strohschnellen sehr zeitraubend.

Im Kirchdorf *Sodankylä*, 115 km von Rovaniemi, das gut gebaute Häuser und zwei Kaufläden hat, miethet man ein anderes Boot. Das Gasthaus ist in jeder Beziehung gut. Ihm gegenüber, am westlichen Ufer des Flusses, liegt die neue, hübsche Kirche.

Die Reise geht in nördlicher Richtung durch immer öder werdende Gegenden weiter; der Fluss wird allmählig schmaler.

Beim Dorfe *Rovanen*, 120 km von Sodankylä, wo man erträglich übernachten kann, hört die Bootfahrt auf. Um von hier aus nach

Kultala, 55 km, am Flusse *Ivalojoki* zu kommen, muss man eine äusserst mühsame Fusswanderung durch ganz unfruchtbare sumpfige Gegenden machen, welche nur hie und da von festerem Haideland unterbrochen werden; mehrmals geht es ein paar Kilometer weit auf über die Mooraste gelegten Stegen. Halbwegs kommt man an dem unbewohnten, am Nordabhang des *Maanselkä* gelegenen Hofe *Vaulo* vorüber, wo man eine wohlverdiente Rast machen kann. In der Nähe von Kultala, wo der Wald dichter geworden, hört man das Rauschen des Flusses; man steigt das hohe steile, mit Fichten bestandene Ufer herab, lässt sich über den Fluss rudern

und befindet sich im *Enare-Lappland* bei der dem Staate gehörenden Goldwäscherei-Station Kultala. Beim Aufseher findet man gutes Unterkommen. Die Landschaft in Kultala ist, wie überhaupt beinahe im ganzen Ivalo-Thale, sehr wildromantisch und hat ein echt lappländisches Gepräge.

Von Kultala geht die Reise in nordöstlicher Richtung im Boote auf dem an Stromschnellen reichen Flusse rasch von Statten. Die Ufer werden flacher und bilden schliesslich lachende Weideplätze; der Fluss wird immer breiter, bis er sich endlich in Finnland's zweitgrössten See, den *Enare*, ergiesst. Hier — an der Nordgrenze der Fichte — liegt das letzte finnische Dorf *Kyrö*, 80 km, wo man im Hofe *Mikkola* erträgliches Nachtquartier erhält.

Das Dorf *Kyrö* ist ein geeigneter Ausgangspunkt für Streifzüge durch *Enare-Lappland* sowohl nach *Süd-Varanger*, als nach *Utsjoki* und nach *Nord-Varanger*. Im Folgenden sind die wichtigsten Routen besprochen. Für Träger und Ruderer zählt man 1 M. per Meile; ausserdem 25 P. per Meile für das Boot.

3. Vom Dorfe *Kyrö* nach der Küste des nördlichen Eismeer's begibt man sich gewöhnlich auf folgenden Wegen:

a) Von *Kyrö* fährt man über den inselreichen *Enaresee*, der übrigens an offeneren Stellen den Eindruck eines Meeres macht, nach dem

Hofe *Kettumatti*, 55 km, wo man ein anderes Boot miethet. Von hier geht es in nordöstlicher Richtung weiter über den in einen langen schmalen Busen auslaufenden See nach

Tschuolisjärvi, 45 km, an dessen Ufer sich eine Rasthütte befindet; auf einem neu angelegten Waldwege gelangt man ferner nach der

Waldhüteransiedelung *Pakanajoki*, 27 km. Nach kurzer Wanderung durch eine trostlose einförmige Gegend kommt man nach dem

Hofe *Oikarainen*, 6 km, an der norwegischen Grenze. Von hier geht es durch Wald nach dem

Dorfe *Nejden* („Njavidam vuodna“), 13 km, das in *Süd-Varanger* an der Mündung des Neiden in das Eismeer liegt. Von hier aus kann ein lohnender Abstecher nach *Patsjoki* (siehe die Reisehandbücher über Norwegen) gemacht werden. Von *Nejden* geht wöchentlich 1 Mal

ein Dampfboot — eventuell kann man ein Segelboot mieten — nach

Vadsö, 40 km, einer kleinen, an der nördlichen Küste des Varangerfjordes gelegenen Stadt. Von Vadsö kann man wöchentlich 1 Mal mit einem der grossen und bequemen, norwegischen Küstendampfer via *Vardö-Nordkap* nach *Hammerfest* und dann durch die grossartig schönen Scheren an der Westküste Norwegens nach

Trondhjem fahren, von wo man auch mit der Eisenbahn weiterreisen kann.

Wer die oft stürmische Fahrt um die Halbinsel *Varjag Njarg* vermeiden will, kann sich von Vadsö zu Lande oder zu Wasser (Dampfboot 1 Mal wöchentlich) nach

Nyborg, 45 km, am Varangerbund begeben, von wo man mit Kariolpost nach dem

Dorfe *Seida*, 26 km, am Flusse *Tana* weiterfährt. Von hier aus begibt man sich per Boot nach dem am *Tana fjord* gelegenen

Marktflecken *Guldbergsholmen*, 30 km, der von den grossen Küstendampfern angelaufen wird. Die Landschaft ist hier unbeschreiblich grossartig und eigenthümlich.

b) *Kyrö—Toivoniemi—Utsjoki—Tanafluss.*

Von *Kyrö* begibt man sich längs dem südlichen und südwestlichen Ufer des Enare nach

Kuolajärvi und von hier längs dem Flusse *Kettujoki* nach

Muddusjärvi; über diesen See — schöner Blick auf den *Muotkatunturit* mit dem *Peldoaiivi* im Westen — nach

Toivoniemi, 30 km, der Wohnung des Amtmannes, der den Reisenden freundlich bei sich aufnimmt; der Platz ist bemerkenswerth als der nördlichste, an dem Ackerbau betrieben wird. Den *Kaamasjoki* hinauf gelangt man nach dem

Güthen *Tuule*, 10 km, dessen Besitzer, ein Forstwart, sich gleichfalls des Reisenden gerne annimmt. Man setzt die Reise erst in norwestlicher Richtung längs dem *Kaamasjoki* fort, dann in nordöstlicher Richtung längs einem seiner Nebenflüsse, der in den

See *Syysjärvi*, 17 km, mündet, wo man Gelegenheit zum Fischen hat. Von hier begibt man sich theils im Boot, theils zu Fuss nach

Paksumaa, 11 km, und

Säutsäjärvi, 8 km; zu Fuss über den Berg *Petsikko-tunturi* nach dem

See *Mierasjärvi*, 17 km, und in gerader nördlicher Richtung längs dem Flusse *Utsjoki* nach dem kleinen Bergsee *Mandojärvi*, an dessen westlichem Ufer die hübsche Kirche und das Pastorat

Utsjoki, 40 km pittoresk gelegen sind.

Von hier aus reist man zu Fuss oder im Boot den kleinen, reissenden *Utsjoki* hinab bis zu dessen Mündung in den *Tana*, woselbst der

Hof *Koadnilnjarga*, 11 km, liegt. Die Fahrt auf dem stattlichen Flusse *Tana* ist besonders interessant; man passiert mehrere Stromschnellen, unter ihnen die schöne, aber reissende

Ala-Köngäs, 35 km. Nicht weit von derselben überschreitet man die Landesgrenze, 15 km. Der *Tana* fliesst nun in südöstlicher Richtung weiter, um sich aber bald darauf beim

Kirchdorfe *Polmaks*, 12 km, nach Norden zu wenden; im Dorfe, das, von lachenden Wiesen umgeben, am Fusse des Berges *Harimatschokka* liegt, erhält man gutes Quartier beim Telegraphenbeamten.

Von *Polmaks* fährt man auf dem von Stromschnellen freien und immer breiter werdenden Flusse nach dem Dorfe *Seida*, 12 km; siehe oben unter a).

c) *Kyrö—Toivoniemi—Vaskojoki—Tanafluss*.

Diese Route ist etwas weiter, als die vorige, aber weniger beschwerlich; sie ist Demjenigen zu empfehlen, der den grössten der lappländischen Flüsse, den *Tana* (*Anarjok*, *Tenajoki*) auf einer grösseren Strecke befahren und sich dabei einen grossartigen, echt lappländischen Naturgenuss verschaffen will.

Kyrö—Toivoniemi, siehe oben unter b). Von *Toivoniemi* fährt man über den *Muddusiärvi* nach dem

Dorfe *Tirro*, 25 km, am *Vaskojoki*. Von hier geht es längs diesem unbedeutenden Flusse in südwestlicher Richtung durch eine ganz öde Gegend nach dem

Neubau *Pyhäjärvi*, 20 km, am gleichnamigen kleinen See. Man geht in westlicher Richtung durch Wälder, über Wiesen und Moos weiter und kommt nach

Vuopionsuu, 13 km, am *Inarijoki*, wo man recht gutes Quartier erhält und wieder ein Boot miethen kann.

Zuerst geht es in nördlicher Richtng weiter. Der Fluss schlängelt sich zwischen den hübschen Ufern

hindurch, die bald enge, felsig und wild sind, bald aber grüne Wiesen und schattige Birkenwäldchen aufweisen, in denen hie und da eine verkrüppelte Föhre zu sehen ist; Hügel und Berge bilden den Hintergrund. Im Thale finden sich, namentlich nach Norden zu, verhältnissmässig viele Niederlassungen mit etwas mehr Wohlstand, als dies weiter südlich der Fall ist.

Gleich nördlich vom Hofe *Niittyvuopio* nimmt der Inarijoki den ansehnlichen Karasjoki auf. Einige km nördlicher liegt das

Dorf *Heikura*, 80 km, wo man einigermassen erträglich übernachten kann. — In der Nähe liegt der Berg *Ailigas*, einer der höchsten (c. 600 m) Lappland's, dessen Besuch sehr zu empfehlen ist; er kann in einigen Stunden erreicht werden. Von den Abhängen und dem leicht zu besteigenden Gipfel hat man eine grossartige Aussicht nicht allein auf die Berge in Enare-Lappland, sondern auch auf den gewaltigen, weissglänzenden *Rastekaise* und seinen schneebedeckten, im norwegischen Finnmarken gelegenen Schwesterberg.

Nach weiteren 20 km kommt man am Beethaus *Outakoski* vorüber. Der Fluss — hier *Tenojoki* (Tanafloss) genannt — nimmt nördliche Richtung an. Die Berge rücken näher an die Ufer heran. Die Föhre verschwindet.

Nach verschiedenen kleineren Krümmungen wendet sich der Fluss, 10 km nördlicher, nach Osten. Hier wird mit einem Male in einer Thalöffnung der in Norwegen liegende majestätische Schneeberg *Rastekaise* (1000 m hoch) sichtbar. Gleich darauf kommt man an die 11 km lange Stromschnelle *Yli-Köngäs*, die im Frühsommer nicht ohne Gefahr passiert werden kann. Nach weiteren 50 km gelangt man nach

Koadnilnjarga, wo der Fluss wieder einen nordwestlichen Verlauf nimmt. Von hier weiter, siehe S. 176.

B. Kemi—Kittilä—Enare.

Von *Kemi* nach *Rovaniemi*, 125 km, siehe S. 172.

Von *Rovaniemi* längs der Landstrasse nach dem Kirchdorfe *Kittilä*, 200 km, von wo es auf schmalem Wege

oder Sumpfstege — dem gewöhnlichen Postwege — nach dem

Hofe *Kiistala*, 40 km, geht; durch ganz unbewohnte Gegenden kommt man an den

Fluss *Ivalojoiki*, 70 km, bei einer Stelle, die c. 55 km von Kultala (siehe S. 174) entfernt ist. Vom nördlichen Ufer des Flusses begibt man sich nach dem

See *Menesjärvi*, 55 km, an dem ein Hof liegt. Von hier geht man nach dem

Paadajärvi, 10 km, und begibt sich dann zu Wasser nach dem

Leutolahti, 15 km, einem Busen des Sees *Muddusjärvi*, von wo aus man nach *Toivoniemi*, der *Enare-Kirche* oder dem Dorfe *Kyrö* (siehe S. 174) weiterreisen kann.

C. Torneå—Muonioniska—Enontekis—Tanafloss.

Über diese Route mögen folgende Andeutungen genügen:

Von *Torneå* (siehe S. 167) führt die Landstrasse längs dem Flusse *Torneå* nach dem Hofe *Pello*. Von hier auf dem Flusse nordwärts weiter nach *Pajala*, dann den Fluss *Muoniojoki* hinauf durch *Kolari* und *Muonioniska* nach dem

Dorfe *Palojoensuu*. Darauf geht es, teils zu Fuss, teils zu Wasser, in nordöstlicher Richtung weiter nach dem

Kirchdorfe *Enontekis* und dann in östlich-nordöstlicher Richtung längs den Flüssen *Ounasjoki* und *Käkkäläjoki* über *Peltotunturi*, *Nuolasjoki* und *Skietsemajoki* nach *Vuopionsuu* (siehe S. 176).



Register.

Aavasaksa 170.
Afanasi 36.
Ahkionlahti 127.
Ahmakoski 165.
Ahveninen 113.
Ailigas 171.
Ala-Köngäs 176.
Alapiha 125.
Alavo 145.
Alho 96.
Alholmen 149.
Anianpelto 131.
Anjala 39.
Antrea 91.
Antskog 75.
Artukais 66.
Aulango 135.
Aura 69.
Bagarla 66.
Barösund 68.
Bennäs 149.
Billnäs 76.
Björkö 36, 88.
Björneborg 142.
Bobäck 34.
Bogskär 70.
Borgå 48.
Botby 34.
Boxbacka 32.
Brahestad 159.
Broby 76.

Brunkkala 69.
Brändösund 34.
Busholmen 33.
Dalsbruk 68.
Davidstad 38.
Degerö 34.
Dickursby 40.
Drumsö 33.
Ekenäs 75.
Elisenvaara 96.
Enare 174.
Eno 113.
Enontekis 178.
Enonvesi 123.
Enso 92.
Epilä 140.
Esbo 34.
Esse 149.
Estnässund 35.
Evijärvi 150.
Fagervik 76.
Filppula 145.
Fiskars 75.
Forssa 69.
Fredriksberg 32.
Fredrikshamn 42.
Frihetsholmarna 152.
Fritala 142.
Galitzina 36.
Gamlakarleby 158.
Glückseligkeitsinsel 162.

Granö 33.
 Gråhara 41.
 Haapakoski 130.
 Haapavesi 119, 124.
 Haapavirta 113.
 Haistila 142.
 Halilanjärvi 36.
 Hallinmaa 145.
 Halolanjärvi 36.
 Hammaslahti 111.
 Hangö 70.
 Hangö Leuchtturm 70.
 Hannila 91.
 Hannukka 170.
 Harjavalta 141.
 Harju Neubau 170.
 Harju Station 130.
 Hattelmala 135.
 Haukivesi 123.
 Haukivuori 130.
 Haukkalahti 98.
 Heikura 177.
 Heino 141.
 Heinola 133.
 Helisevånjärvi 95.
 Helsingfors 1.

Abgeordnetenhaus 19.
 Alexandersmonument 16.
 Alexandersö 31.
 Alphyddan 27.
 Athenäum 21.
 Blekholmen 29.
 Botanischer Garten 27.
 Broholmen 31.
 Brunnshaus 26.
 Brunnspark 15.
 Cygnæus Gallerie 26.
 Deutsche Kirche 24.
 Finlands Bank 19.
 Finnisches Theater 23.
 Fölisön 32.
 Gammelstaden 31.
 Harakka 29.
 Haus des Adelstandes 20.
 Hesperia 28.
 Högholmen 28.
 Kaiserliche Palast 13.
 Kaiserpavillon 27.
 Kajsaniemi 26.
 Kapelle 15.
 Lappudd 33.

Långörn 29.
 Mejlans 33.
 Neue Kirche 25.
 Neues Theater 16.
 Nikolaikirche 18.
 Opernkeller 16.
 Runebergs Statue 15.
 Sandudd 33.
 Senatsgebäude 16.
 Societätshaus 13.
 Staatsarchiv 19.
 Svartö 30.
 Sveaborg 29.
 Thiergarten (Djurgården) 27.
 Tölö Zuckerfabrik 28.
 Universitätt 17.
 Vargö 31.

Herajoki 113.
 Herajärvi 113.
 Herrala 40.
 Herttuala 89.
 Hietanen 130.
 Hirola 130.
 Hiki 40.
 Hirsala 34.
 Hirvensalo 66.
 Hogland 41.
 Hortana 87.
 Hovinmaa 38.
 Hvitsand 34.
 Hyvinge 40.
 Häihä 113.
 Hallgrund 156.
 Härmä 149.
 Högfors 39.
 Högholmen 155.
 Höytiäinen 113.
 Ihala 96.
 Iisalmi 128.
 Iisvesi 130.
 Iittala 136.
 Ijo 167.
 Imatra 92.
 Impilaks 98.
 Inkerois 38.
 Inkilä 95.
 Ivalojoki 171.
 Jaakkima 96.
 Jakobstad 157.

Jakokoski 113.
 Jakosenranta 94.
 Jalkaranta 40.
 Janaslaks 98.
 Jeppo 149.
 Joensuu 112.
 Johannevik 34.
 Jokela 40.
 Jokkis 69.
 Jollas 34.
 Juuka 112.
 Juuso 170.
 Juutila 89.
 Juustilanjärvi 89.
 Jyränkö 133.
 Jyväskylä 132.
 Järvelä 40.
 Järvenlinna 91.
 Jaaskis 91.
 Jaatilo 162.
 Kaalamo 111.
 Kaamasjoki 175.
 Kaarnesaari 98.
 Kaipiais 38.
 Kaiserberg 139.
 Kaivanto Kanal 139.
 Kaivanto Sund 164.
 Kajana 160.
 Kajaneborg 161.
 Kalajoki 150.
 Kalkis 133.
 Kallavesi 131.
 Kalliokoski 39.
 Kaltimo 113.
 Kalvitsa 130.
 Kalvolanjärvi 136.
 Kangas 150.
 Kangasala 139.
 Kannus 150.
 Kantala 130.
 Karhula 39.
 Karis 76.
 Karis-Lojo 75.
 Karkku 141.
 Karlberg 135.

Karlvik 124.
 Karlö 160.
 Kaskö 155.
 Kauhava 149.
 Kaukjärvi 36.
 Kaurila 111.
 Kausala 39.
 Kauvatsa 141.
 Kauvunniemi 220.
 Kavantholm 91.
 Kavantsaari 91.
 Keimavaara 163.
 Kelviä 150.
 Kemi 167.
 Kemiträsk; 172.
 Kempele 150.
 Kereli 123.
 Kerimäki 121.
 Kervo 40.
 Kesälaks 123.
 Kettujoki 175.
 Kettumatti 174.
 Keuru 145.
 Kexholm 101.
 Kiikka 141.
 Kiistala 178.
 Kilpua 150.
 Kirchberg 139.
 Kirjavalaks 98.
 Kirjokivi 130.
 Kirjola 88.
 Kittilä 177.
 Kittinenjoki 173.
 Kivisilta 86.
 Koadnilnjarga 176.
 Koida 113.
 Koivisto 69.
 Koivukoski 162.
 Kolari 178.
 Kolho 145.
 Koli 113.
 Kolivaara 113.
 Koljola 95.
 Konevits 101.
 Konkerinkoski 111.

Konnivesi 183.
 Konnus 125.
 Kopolanvirta 124.
 Korkeakoski 127.
 Korkeakoski 145.
 Korshamnsbucht 156.
 Korso 40.
 Kotka 44.
 Kouvola 38.
 Kovjoki 149.
 Kristinestad 154.
 Kronbärgsbucht 34.
 Kronoborg 102.
 Kronoby 150.
 Kuarrekkods 171.
 Kuhavuori 97.
 Kukkola 169.
 Kulju 141.
 Kulovesi 140.
 Kultala 173.
 Kumo 141.
 Kuokkala 36.
 Kuokkaniemi 96.
 Kuolajärvi 175.
 Kuolemajärvi 36.
 Kuopio 125.
 Kureselkä 145.
 Kurkimäki 180.
 Kustö 67.
 Kuurila 136.
 Kuurna 113, 162.
 Kymmene 38.
 Kymölä 97.
 Kyrö Fluss 146.
 Kyrö Station 69.
 Kyrö Dorf 174.
 Kyrössalmi 119.
 Kyttylä 141.
 Kyynäspää 162.
 Kyyrölä 37.
 Kyyrönkoski 93.
 Källby 149.
 Kakkälajoki 178.
 Kämärä 38.
 Kärnäla 163.

Köysikoski 141.
 Ladoga 100.
 Lahtis 40.
 Laihela 146.
 Laiskanselkä 164.
 Langenkoski 45.
 Lappi 150.
 Lappila 40.
 Lappo 149.
 Lappvesi 116.
 Lappvik 75.
 Larsmo 158.
 Lauritsala 95, 116.
 Lavola 89.
 Lehijärvi 136.
 Lembois 136.
 Leppiniemi 166.
 Leppäkoski 134.
 Leppävirta 124.
 Lestijoki 150.
 Leutolahti 177.
 Lieksa 113.
 Lilla-Bockholmen 66.
 Limingo 150.
 Linnasaari 153.
 Loimijoki 69.
 Lojo 76.
 Lojobacke 76.
 Lovisa 46.
 Luirojoki 173.
 Lundo 67.
 Luppiovaara 170.
 Luumäki 38.
 Luurinsaari 88.
 Lyly 145.
 Längelmävesi 139.
 Löfö 33.
 Maaninka 127.
 Maaninganjärvi 127.
 Maanselkä 173.
 Madekoski 166.
 Makslaks 88.
 Malm 32.
 Manamonsalo 164.
 Mandojäuri 175.

Mariehamn 51.
Matkaselkä 111.
Medvastö 34.
Mellilä 69.
Menesjärvi 178.
Merikoski 153.
Merilä 154, 166.
Merimasku 143.
Messilä 40.
Messuby 145.
Mierasjärvi 176.
Mikkola 174.
Mohla 37.
Moisund 121.
Mouhijärvi 141.
Muddusjärvi 175.
Muhos 66.
Munakka 146.
Munksnäs 33.
Muoniojoki 178.
Muunioniska 178.
Muonio Fluss 169.
Muotkatunturi 175.
Murkakorpi 146.
Murola 140.
Murtomäki 129.
Mustamäki 36.
Mustiala 69.
Mustola 94.
Muurila 36.
Myllykoski Holzschleiferei
 38.
Myllykoski Wasserfall 93.
Myllymäki 145.
Myllyranta 165.
Mäntyharju 130.
Naapurinvaara 163.
Nakkila 141.
Nejden 174.
Nerkko 128.
Nesterinsaari 113.
Niemis 170.
Niinivesi 130.
Niittyvuopio 177.
Niskakoski 164.

Niva 96.
Nokia 140.
Nuasjärvi 163.
Nummela 77.
Nuolasjoki 178.
Nurmes 114.
Nutmis 38.
Nurmo 149.
Nyby 40.
Nykarleby 156.
Nykyrka 36.
Nyslott 118.
Nystad 143.
Nådendal 66.
Nälantö 170.
Näsijärvi 137.
Oikarainen 174.
Ois 40.
Ojajärvi 95.
Olofsborg 119.
Onkamo 111.
Onkivesi 128.
Onnila 89.
Orajärvi 170.
Oravi 123.
Orijärvi 75.
Orismala 146.
Orivesi 124.
Orivesi 145.
Orivirta 123.
Orjatsaari 98.
Otava 130.
Oulais 150.
Ounasjoki 178.
Outakoski 177.
Paadasjärvi 178.
Pahakoski 141.
Paihola 113.
Pajala 178.
Pakanajoki 174.
Paksumaa 175.
Palojoensuu 178.
Pamilokoski 113.
Pappilanniemi 126.
Pargas 67.

Parikkala 122.
 Parola 136.
 Parvilainen 89.
 Pedersöre 149.
 Peipohja 141.
 Peldoarvi 171.
 Pelkjärvi 111.
 Pellinge 41.
 Pello 170.
 Peltosalmi 128.
 Peltotunturi 178.
 Perkjärvi 36.
 Perkosenjärvi 37.
 Peräniemi 126.
 Pesolansalmi 124.
 Petsikkotunturi 175.
 Petäinen 162.
 Pieksämäki 130.
 Pielis 112.
 Piettilä 89.
 Pihlajavesi 145.
 Pihlajavesi 119.
 Piispanvuori 98.
 Pikkala 68.
 Pirttijärvi 163.
 Pitkälähti 131.
 Pitkälänniemi 124.
 Pitkäranta 98.
 Pojoviken 75.
 Porkkala 68.
 Porovesi 128.
 Puijo 126.
 Pulkkilansalmi 132.
 Pulsa 38.
 Punkaharju 121.
 Puruvesi 121.
 Putoja 141.
 Puumala 118.
 Pyhäjoki 150.
 Pyhäjärvi Neubau 176.
 Pyhäjärvi 123, 137.
 Pyhäkoski 154, 166.
 Pyhäselkä 124.
 Pyhäntunturi 173.
 Pyynikki 138.

Pyyvesi 123.
 Pähkjärvi 91.
 Päijänne 132.
 Pöllyvaara 162.
 Pötsövaara 98.
 Raattisaari 153.
 Raivola 36.
 Rajamäki 77.
 Rapanmäki 91.
 Rapasensaari 91.
 Raseborg 76.
 Rauha 94.
 Raumo 144.
 Rautalaks 98.
 Rautalampi 130.
 Rautavesi 141.
 Rehjänselkä 163.
 Replot 156.
 Riihimäki 40.
 Rilaks 74.
 Rimito 143.
 Risti 141.
 Ristijärvi 98.
 Ritala 141.
 Roine 139.
 Rokkola 88.
 Rovanen 173.
 Ruokovesi 127.
 Ruokovirta 127.
 Ruostalainen 133.
 Ruotsila 141.
 Ruovesi 140.
 Ruskiala 111.
 Ruuki 150.
 Ryhälänmäki 129.
 Ryttylä 134.
 Räfsö 143.
 Raikkölänkoski 92.
 Rättijärvi 90.
 Römpötti 88.
 Saapaskoski 113.
 Sairala 95.
 Salminen 130.
 Salo 68.
 Sammonsaaari 89.

Savoranta 128.
 Selänpää 130.
 Sexmilaren 143.
 Sibbo 35.
 Sievi 150.
 Siikajoki 150.
 Simo 167.
 Simpelijärvi 122.
 Sippola 38.
 Siuru 140.
 Skietsemajoki 178.
 Skuru 75.
 Skyttö 34.
 Sodankylä 173.
 Sordavala 96.
 Sortanlaks 101.
 Sotkamo 163.
 Stansvik 35.
 S:t Johannis 88.
 S:t Michel 117.
 Storms 34.
 Suinula 145.
 Sukeva 129.
 Suomenvedenpohja 86.
 Suoniemi 141.
 Suonnejoki 130.
 Suonteenselkä 130.
 Svalviken 34.
 Svartholm 46.
 Svartå 76.
 Svenskund 44.
 Svinö 34.
 Sydänmaa 145.
 Syrjä 132.
 Systerbäck 36.
 Säiniö 37.
 Säutsajärvi 175.
 Tainionkoski 93.
 Taipale 124.
 Taipale 90.
 Tali 91.
 Tammerfors 136.
 Tavastehus 134.
 Tavastila 39.
 Tengeli Fluss 170.

Terijoki 36.
 Tervajoki 146.
 Tervola 129.
 Theerhof 153.
 Tiirismäki 40.
 Tikkala 111.
 Tingamosaari 89.
 Tirro 176.
 Toby 146.
 Tohmajärvi 111.
 Toijala 69, 136.
 Toivoniemi 175.
 Toppila 150.
 Torneå 167.
 Torneå Fluss 169.
 Trångsund 42, 87.
 Träskända 40.
 Tuovilanlahti 127.
 Turengi 134.
 Turholm 35.
 Turtola 170.
 Tuule 175.
 Tuunansalmi 121.
 Tyrvis 141.
 Tyrvää 141.
 Töfsala 143.
 Töysä 145.
 Uleåborg 150.
 Uleåträsk 164.
 Ummeljoki 38.
 Unnukkavesi 124.
 Urdiala 69.
 Utajärvi 166.
 Utra 113.
 Utsjoki 174.
 Uttis 38.
 Uukuniemi 123.
 Vaajasalo 127.
 Valamo 102.
 Valkeasaari 35.
 Valkola 166.
 Vallinkoski 93.
 Vanajavesi 134.
 Varkaus 124.
 Vasa 146.

Vaskojoki 176.
 Vaulo 173.
 Vehmais 145.
 Venäjänmäki 91.
 Verknäs 144.
 Vesijärvi 40.
 Vesijärvi 131.
 Vianto 128.
 Viborg 77.
 Finnische Kirche 84.
 Hofgerichtsgebäude 83.
 Huusniemi 86.
 Monrepos 86.
 Präsidentshaus 84.
 Stadshuset 83.
 S:t Annæ 85.
 Watzmanberg 87.
 Wiburger Schloss 83.
 Vihanti 150.
 Viiala 136.
 Vikajärvi 172.
 Vilajoki 89.
 Vilaniemi 89.
 Villinge 35.
 Villmanstrand 125.
 Villähtis 40.
 Virdois 140.
 Virtabro 129.
 Visuvesi 140.
 Vitikkala 141.
 Voikoski 130.
 Vuohijärvi 130.
 Vuokatti 163.
 Vuoksenniska 92.
 Vuonisolahti 113.
 Vuopionsuu 176.

Vådö 84.
 Vainölänniemi 126.
 Väistönselkä 121.
 Värtsilä 111.
 Vääräsaari 119.
 Yli-Köngäs 177.
 Ylistaro 146.
 Ylivieska 150.
 Ypäjä 69.
 Yrösjoki 145.
 Yskjärvi 37.
 Yxpilä 150.
 Åbo 51.
 Akademiehaus 60.
 Domkirche 61.
 Historisches Museum der Stadt
 Åbo 65.
 Hotell Phoenix 59.
 Kuppis 61.
 Pehr Brahes Statue 60.
 Porthans Statue 60.
 Runsala 65.
 Samppalinna 59.
 Theaterhaus 59.
 Värdberg 59.
 Åboer Schloss 61.
 Äggelby 32.
 Åland 51.
 Ämmäkoski 161.
 Ännikänniemi 123.
 Ärjänselkä 164.
 Ätsäri 145.
 Äyräpääjärvi 37.
 Östermyra 146.

